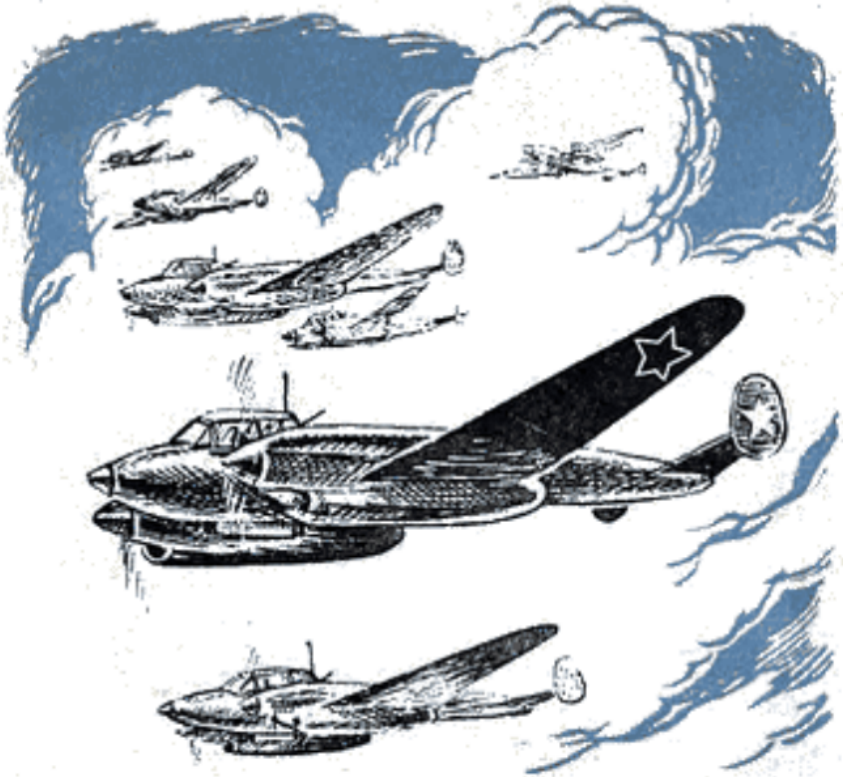

Год решающих побед в воздухе

ОБОРОНЫ • МОСКВА - 1945

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Сборник статей.

- Год решающих побед в воздухе
  -
  - Генерал-полковник авиации Н. Шиманов
  - Маршал авиации С. Худяков
  - Генерал-майор авиации А. Иванов
  - Дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Т. Хрюкин
  - Генерал-полковник авиации С. Красовский
  - Герой Советскою Союза генерал-лейтенант авиации И. Журавлев
  - Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Руденко
  - Генерал-лейтенант авиации Н. Селезнев
  - Генерал-майор авиации С. Лаврик
  - Генерал-полковник авиации И. Соколов
  - Генерал-полковник авиации С. Горюнов
- notes
  - 1

Год решающих побед в воздухе (Сборник статей)

☆

ГОД РЕШАЮЩИХ ПОБЕД В ВОЗДУХЕ

(СБОРНИК СТАТЕЙ)

Военное Издательство
Народного Комиссариата Обороны
Москва — 1945

Сделано для библиотеки
•Либуста•

Генерал-полковник авиации Н. Шиманов
Сталин и авиация

Всё великое, всё победное советский народ связывает с именем Сталина. Исторические пятилетние планы народ назвал сталинскими. Великий манифест социализма — Конституция СССР вошла в историю под именем Сталинской. Изумительные перелеты героев-летчиков известны всему миру как перелеты по сталинским маршрутам, а самих летчиков народ назвал сталинскими соколами.

Победную стратегию нашей армии, тактику, принесшую ей победу на фронтах Отечественной войны, называют сталинской стратегией, сталинской тактикой, сталинской наукой побеждать.

Имя Сталина, словно боевое знамя, реет над несокрушимыми полками доблестной Красной Армии. «За Сталина!» — с этим зажигающим боевым кличем идут в атаку танкист, кавалерист, пехотинец, низвергает с воздуха бомбовый залп летчик.

Величие глубокой сталинской мудрости и воли лежит на всем, что создал советский народ. Наша доблестная Красная Армия — это детище Сталина. Вместе с Лениным он стоял у колыбели вооруженных сил молодой Советской республики. С именем Сталина связана вся история Красной Армии, рост ее кадров, ее техники, совершенства ее тактики. В годы гражданской войны на всех фронтах, где решалась судьба революции, товарищ Сталин под руководством Ленина был непосредственным вдохновителем и организатором побед Красной Армии.

Товарищ Сталин вооружил нас учением о государстве в обстановке капиталистического окружения. Он обосновал необходимость сохранения при коммунизме (в случае, если наша страна будет окружена капиталистическими государствами) государственной власти, располагающей постоянной армией. Это была совершенно новая точка зрения на перспективы развития вооруженных сил в стране победившего социализма, точка зрения, исходившая из той конкретной обстановки, в которой оказалось первое в мире советское государство. Интересы обороны этого государства, находящегося в капиталистическом окружении, исключительная мощь современной военной техники, усложнение всей системы военного обучения — всё это потребовало создания кадровой, постоянной, строго дисциплинированной, хорошо вооруженной армии. И такую

армию создал и выпестовал великий Сталин.

* * *

Сталин — отец нашей авиации. Ему, Сталину, советская авиация обязана своим техническим прогрессом, своими кадрами.

Заботу Сталина военно-воздушные силы нашей страны ощутили в первые же годы существования молодой республики Советов.

Изучая опыт первой мировой войны, товарищ Сталин в своей работе «К вопросу о стратегии и тактике русских коммунистов» писал:

«Формы организации армий, роды и виды войск приспособляются обычно к формам и способам ведения войны. С изменением последних меняются первые… При позиционной войне… кавалерия либо не играет никакой роли, либо — второстепенную роль: тяжелая артиллерия… авиация… и танки решают всё.

Задача военного искусства состоит в том, чтобы обеспечить за собой все роды войск, довести их до совершенства и умело сочетать их действия».

Сталинское руководство авиацией в войне 1918–1921 гг.

Сталин — полководец, чье военное искусство блестяще обеспечивало и обеспечивает взаимодействие всех родов войск. Еще тогда, когда мы имели считанное количество самолетов и летчиков, Сталин в тяжелых условиях гражданской войны находил возможным умело сочетать действия авиации с операциями наземных частей. Гений Сталина в годы гражданской войны подсказал успешное применение авиации как в качестве боевого оружия, так и в качестве крылатого агитатора в тылах противника (сбрасывание газет, листовок). Уже тогда Ленин и Сталин прозорливо намечали принципы взаимодействия авиации с различными родами войск (пехотой, кавалерией). Уже тогда они формулировали и осуществляли идею массированных ударов с воздуха, идею бреющего полета, применяемого для штурмовки вражеских войск.

В дошедших до нас документах истории гражданской войны мы находим десятки фактов, показывающих, как Ленин и Сталин непосредственно направляли военно-воздушные силы на разгром врага, как они строили советскую авиацию.

В дни обороны Царицына Сталин организует специальный авиационный отряд. Одновременно он требует от наших наземных войск активной борьбы с вражеской авиацией при помощи всех огневых средств. Придавая огромное значение вопросам взаимодействия авиации с пехотой, Сталин в своем приказе от 1 сентября 1918 г. предлагает обязательно ознакомить красноармейцев с правилами связи со своей авиацией.

Товарищ Сталин непосредственно ставил летчикам оперативные задания на разведку и поручал им сбрасывать воззвания над войсками противника. Руководя обороной Царицына, он лично принимал летные экипажи в любое время дня и ночи.

Несмотря на то, что под Царицыном у противника было численное преимущество в воздушных силах (у белых — 80 самолетов, у нас — 20), товарищ Сталин, превратив Царицын в центр авиации Южного фронта, делает всё необходимое, чтобы обеспечить красным летчикам превосходство в воздухе. Он помогает авиации кадрами, горючим, добивается получения новых машин. В одной из сталинских телеграмм, адресованных Ленину, мы читаем:

«Военная, вне очереди. Москва, Кремль, Совнарком, Ленину. Положении Царицына произошел ночью крупный перелом — казаки взяли Кривую Музгу верстах в 40 от Царицына. Царицын требует от Вас срочно 1000 дисциплинированных солдат, 4 аэроплана с опытными летчиками, снарядов шестидюймовых. Здесь летчики совершенно не годятся».

В 1919 г. партия и правительство направили товарища Сталина на Северо-Западный фронт для защиты Петрограда. В сталинском плане разгрома Юденича большое место было уделено военно-воздушным силам. В первый же день своего приезда в Петроград товарищ Сталин вызвал в Смольный командующего ВВС Западного фронта для доклада о состоянии красной авиации. Придавая большое значение организационным вопросам, товарищ Сталин потребовал объединения под одним руководством армейской и морской авиации. Для обороны Петрограда было собрано 50 самолетов и создана чрезвычайная авиационная комиссия.

Впервые в истории авиации так называемые сухопутные самолеты пролетали над водами Балтики, сбрасывая бомбы на корабли интервентов. Это сыграло значительную роль в разгроме Юденича.

Принцип массированных и штурмовых ударов советская авиация впервые применила в борьбе с конницей Мамонтова. Идея массирования авиационных сил впоследствии в еще

большей мере была развита товарищем Сталиным на Южном фронте в борьбе с Врангелем. Он решил централизовать авиационные силы, создав на фронте 13-й армии, в районе Синельниково, большую авиационную группу в 35–45 самолетов. В жизни тогдашних авиационных кругов это было большим событием, обратившим на себя всеобщее внимание. С первых же дней существования этой группы Сталин поставил перед ней задачу — нанести массированные удары — бомбами и пулеметами — по коннице Врангеля. Вызвав к себе командира группы, Сталин совершенно четко сформулировал требование — массировать действия авиации.

— Мне вот кажется, — сказал товарищ Сталин, — что у нас не совсем ладно поручается с летчиками. Они как-то работают у нас одиночками, хотя мы имеем довольно много самолетов и отрядов. А мне думается, если бы они работали иначе и если бы их было побольше в одном месте, то наверное и дела пошли бы лучше… Так вот слушайте. Реввоенсовет фронта решил создать большую авиационную группу, собрав сюда как можно больше самолетов и летчиков, и поручить командование этой группой Вам. Эту задачу надо решить в самый короткий срок.

Товарищ Сталин всё время держал под своим наблюдением работу авиации на врангелевском фронте. Он знал все ее нужды и непрестанно заботился о материально-техническом обеспечении авиагруппы. Вот одна из телеграмм Сталина в Москву:

«Главкому, копия начавиадарм Ст. Лозовая 4 августа 1920 года. Ввиду интенсивности боеработы часть самолетов вышла уже из строя. Для правильного бесперебойного пользования боевого состава и технических сил авиагруппы необходимо регулярное и быстрое пополнение вышедших из строя самолетов, для чего требуется резерв. Прошу об отпуске для указанной цели десяти „Сопвичей“ разведывательных, десяти „Ньюпоров-Бис“ — истребителей. Член Реввоенсовета Сталин».

И, отвечая на отеческую заботу Сталина, лётчики, несмотря на малочисленность своих сил, на все трудности материально-технического обеспечения, с честью справились со своей задачей.

Так на самых различных фронтах гражданской войны товарищ Сталин создавал, растил первые отряды советских военно-воздушных сил, оттачивал их тактику. У нас тогда ещё не было своей авиационной промышленности, и количество самолётов измерялось десятками. До наших дней дошла фотография: Ленин и Свердлов наблюдают на Красной площади полёт единственного участника «воздушного парада» 7 ноября 1918 г. Но и в эти тяжёлые для республики дни сталинский гений предвидел будущее развитие советской авиации. В дни обороны

Царицына, наблюдая за полётом коршуна, товарищ Сталин сказал:

«Когда-нибудь научимся строить такие самолёты. Совершенный полёт, совершенное владение силами. А люди могут летать лучше, если освободить их силы… Мы будем летать лучше…»

Сталинская мечта воплотилась в жизнь. Она осуществлена нашим героическим народом, который под руководством партии Ленина — Сталина создал первоклассную авиационную промышленность, воспитал кадры героев-лётчиков.

Вдохновитель технического прогресса нашей авиации

Рождение советской авиации теснейшим образом связано с осуществлением плана индустриализации страны.

На базе социалистической индустриализации под руководством товарища Сталина советская авиационная промышленность росла темпами, неведомыми ни одной стране в мире. Почти все оборудование как непосредственно на авиазаводах, так и в смежных отраслях промышленности было создано заново. Полукустарные авиазаводы времен гражданской войны превратились в мощные предприятия с первоклассной техникой, с кадрами высококвалифицированных специалистов. «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь». В этих знаменательных словах товарища Сталина выражена одна из крупнейших побед первой сталинской пятилетки. Наш народ знает, что этой победой мы обязаны товарищу Сталину.

Каждый более или менее крупный шаг технического прогресса советской авиации связан с именем Сталина. Он с гениальной прозорливостью определил пути развития советской авиации, сформулировал генеральную линию этого развития: «Летать дальше всех, быстрее всех, выше всех». Он направлял внимание конструкторов на решающие задачи, конкретизируя свои указания по отдельным видам самолётов. Вот что рассказывает В. Коккинаки, вспоминая приезд товарища Сталина на один из московских аэродромов:

— Мы летали тогда на истребителях последнего выпуска и восхищались их лётными достоинствами, а товарищ Сталин посмотрел и сказал, что скорость их маловата. Мы были поражены. Конструкторы сначала растерялись, а потом засели за работу. Через 1½ года я сам проводил испытание серийного самолёта, летавшего со скоростью значительно выше 400 км.

Подобные указания товарищ Сталин давал не от случая к случаю, а систематически, повседневно направляя развитие нашей авиации.

…В 1935 году Сталин приехал на Центральный аэродром. Там ему представили известного конструктора Поликарпова.

— Над чем собираетесь работать? — спросил Сталин.

Поликарпов подробно изложил свой план. Внимательно выслушав его, товарищ Сталин сказал:

— А вы нам постройте скоростную машину.

И товарищ Сталин тут же очень конкретно охарактеризовал лётные качества будущей машины, её скорость, потолок и другие особенности. Наметил срок выполнения. Его предложение показалось присутствующим конструкторам неосуществимым, настолько оно было смелым, рушившим традиции конструкторского дела. А через некоторое время советские лётчики получили не одну, а несколько машин такого типа, построенных различными конструкторами.

Сталин непрестанно будит дух новаторства и стремление к техническому прогрессу у советских авиаконструкторов, инженеров, лётчиков-испытателей. Обладая большой эрудицией в вопросах авиации, товарищ Сталин уверенно и решительно поддерживает всё новое и смелое.

Авиаконструкторы, лётчики были частыми гостями у товарища Сталина. Он воодушевлял их на решение самых сложных, порой казавшихся неосуществимыми задач. Он учил их своему, сталинскому, упорству в достижении поставленных целей. Валерий Павлович Чкалов как-то в беседе с товарищем Сталиным сказал:

— Видно, товарищ Сталин, всякое дело можно выполнить, если к нему руки приложить.

— Да, верно, — ответил товарищ Сталин, — только не нужно унывать при неудачах. Если не выходит, надо второй раз попытаться. Если прямо нельзя взять, надо со стороны обойти. Этому нас, большевиков, ещё Ленин учил.

Конструктор А. Яковлев, вспоминая историю рождения «УТ-1», приводит чрезвычайно характерный эпизод. Однажды товарищ Сталин приехал на Тушинский аэродром, чтобы ознакомиться с первыми советскими спортивными самолетами. Ему был показан одновременный полет трех самолетов: «У-2» и двух машин конструкции Яковлева — № 6 и № 9-бис. Всех обогнал № 9-бис, показавший скорость около 200 км. Сталин спросил: «Можно ли еще что-нибудь выжать из мотора самолета 9-бис?». Яковлев ответил: «Вряд ли, скорость самолета 9-бис — предельная, которую только можно получить при моторе М-11».

Товарищ Сталин не согласился с конструктором и сказал, что надо постараться добиться еще большей скорости. «Но для этого, — сказал он, — надо будет, конечно, машину сделать попрочнее, а тогда она станет и тяжелее. Придется рассчитать, вытянет ли при этих условиях мотор М-11».

Целый год Яковлев и его друзья работали над осуществлением сталинской идеи. Год творческих исканий на основе конкретных технических указаний товарища Сталина завершился созданием всем известного самолета «УТ-1». На нем сохранился тот же мотор М-11, но скорость равнялась уже 252 км. Как и предлагал товарищ Сталин, чтобы сделать полет на этой скорости и при выполнении фигур безопасным, пришлось в 1½ раза увеличить прочность машины.

Отец и друг советских летчиков

Рассказы авиаконструкторов об их многочисленных встречах с товарищем Сталиным показывают сталинскую отеческую заботу о летчиках. Каждый раз, когда заходила речь о новой конструкции самолета, товарищ Сталин детально интересовался, в какой мере учтены все интересы летчика с точки зрения удобства, простоты управления, безопасности полета. Известна особая любовь товарища Сталина к летчикам. «Грешен, но должен признаться, что я люблю летчиков, — говорил товарищ Сталин на приеме депутатов I сессии Верховного Совета СССР. — Если я узнаю, что какого-нибудь летчика обижают, у меня прямо сердце болит. За летчиков мы должны стоять горой».

И прежде всего сам товарищ Сталин стоит горой за любимых своих соколов. Нам известно множество фактов, когда Сталин давал конструкторам совершенно конкретные указания, связанные с обеспечением безопасности полета.

Однажды Сталин осматривал модель машины, сконструированной Ильюшиным. Когда конструктор закончил свои объяснения, Сталин спросил его:

— А как вы обеспечили экипажу возможность покинуть самолет в случае аварии в воздухе?

После ответа Ильюшина Сталин заметил, что человеку, находящемуся в задней кабине, нужно обеспечить возможности более быстрого выбрасывания, для чего расширить нижний люк. Сталинское указание было немедленно выполнено, а конструктор после этого долго разводил руками:

— Как же я, конструктор, такой простой вещи не сообразил!

Трогательной заботой о людях проникнуты все высказывания

Сталина во время многочисленных встреч с людьми авиации. М. М. Громов, рассказывая об одной из таких встреч, вспоминает сказанные тогда товарищем Сталиным слова:

«Жизни наших храбрецов, иногда безудержно храбрых героев-летчиков — нам дороже всяких рекордов, как бы велики они ни были. Поэтому партия и правительство, оберегая жизнь наших героев, спокойствие и счастье их семей, будут разрешать опасные перелеты лишь в исключительных случаях».

— Тогда же, — вспоминает М. М. Громов, — Сталин высказал замечательные слова о летчиках нового типа. Такие летчики сочетают храбрость с холодным, спокойным расчетом, рассудительностью, высокой культурой и совершенным знанием техники.

Именно такого типа летчиков Сталин и воспитывал в нашей стране. Еще задолго до начала Отечественной войны он растил и пестовал летчиков типа Чкалова, Громова, Коккинаки, Байдукова и многих других героев, на примере которых училась молодежь авиации.

Прославившиеся на весь мир перелеты наших героев по сталинским маршрутам явились школой, в которой формировался и оттачивался тип летчика, сочетающего храбрость со спокойным расчетом и рассудительностью.

О том, как Сталин заботливо готовил эти перелеты, много написано и рассказано, много сложено песен и былин. Хочется напомнить сейчас об одном. Товарищ Сталин не раз подчеркивал огромное значение этих перелетов для будущего, когда враг посягнет на нашу Родину. Перелеты не были самоцелью. Каждый из них являлся в той или иной мере проверкой боевой готовности наших летчиков, нашей авиационной техники к грядущим испытаниям на поле брани.

В беседе с конструктором С. Ильюшиным товарищ Сталин как-то указал ему и в его лице всем работникам авиационной промышленности, что нужно конструировать самолет так, чтобы он был прост в производстве и в эксплоатации и был доступен среднему летчику.

Товарищ Сталин указывал строителям авиационных машин, что самолеты должны быть просты в управлении, чтобы летчик средней квалификации мог свободно выполнять весь сложный комплекс пилотажа в боевом полете. При этом Сталин напоминал, что в случае войны нам нужно будет посадить на самолеты много молодежи.

Такова сила предвидения Сталина, ни на минуту не забывавшего о военной опасности, грозившей Советскому Союзу. И если в первые же месяцы Отечественной войны, несмотря на

коварность, внезапность нападения Германии на Советский Союз, наши летчики смогли все же достойно встретить армады фашистских самолетов, смогли выдержать налеты тысяч «Мессершмиттов» и «Юнкерсов», смогли впоследствии быстро перейти в воздухе от обороны к нападению, то этим мы обязаны гениальной прозорливости товарища Сталина, готовившего нашу авиацию к грядущим боям. И как бы ни были тяжелы испытания воздушных сражений первого года войны, сталинская авиация с честью эти испытания выдержала.

Руководитель и организатор ВВС на фронтах Отечественной войны

Товарищ Сталин с первых же дней Отечественной войны проявлял исключительную заботу о военно-воздушных силах, о развитии и усовершенствовании авиационной техники. Он повседневно заботился о пополнении самолетного и моторного парка новыми конструкциями; он разрабатывал вопросы такого организационного построения ВВС, которое обеспечивало бы наиболее эффективное их использование.

Советская авиация вступила в войну, имея свою, сталинскую, доктрину, свои, сталинские, принципы применения военно-воздушных сил. Еще в ходе гражданской войны Сталин гениально указал на основные принципы наиболее эффективного использования авиации. Готовя наши военно-воздушные силы к грядущей войне, товарищ Сталин развил эти принципы, определив оперативные и тактические задачи авиации, и, исходя из этих задач, наметил пути развития авиационной техники.

Сталинская доктрина советской авиации основывается на том, что военно-воздушные силы являются прежде всего родом оружия наземной армии. Сила авиации — в ее отличном взаимодействии с наземными армиями.

Главнейшая задача авиации — оказание боевого содействия наземным войскам. Этому принципу товарищ Сталин подчинил все вопросы и организационного построения ВВС, и их технического оснащения, и оперативно-тактического их использования.

Товарищ Сталин с самого начала Отечественной войны внимательно следил за формированием авиационных частей, за обучением авиаторов. Заботясь о качестве и сроках подготовки летных кадров, товарищ Сталин здесь, как и везде, придавал большое значение организационным вопросам. Он, например, обратил внимание на то, что в управлении ВВС Красной Армии

формированием авиачастей и обучением авиационных кадров ведали различные органы. И по прямому указанию товарища Сталина было создано единое управление формирования и обучения.

Формы взаимодействия авиации с другими родами войск видоизменялись очень быстро и требовали совершенно новых методов управления частями. Опыт прошлых войн не мог быть полностью использован, так как современная война проходила в совершенно иных масштабах и при иной технике. Это различие в силах и средствах предъявляло иные принципиальные требования и к командирам соединений. Товарищ Сталин неустанно учил начальников понимать сложную обстановку нынешней войны и воспитал плеяду способных авиационных маршалов, генералов, офицеров, которые оказались на уровне современных требований, обеспечив повседневное руководство боевыми действиями авиации, показывая примеры мужества и отваги в бою.

Товарищ Сталин не только разработал основные принципы использования авиации на войне, не только разрешил вопросы организации ВВС, но и повседневно указывал на те конкретные формы и методы оперативно-тактического использования авиации, которые обеспечили в конечном счете наше полное господство в воздухе.

В первый же год войны товарищ Сталин поставил перед авиацией задачу прикрытия с воздуха наземных сил. Анализируя причины временных неудач Красной Армии, товарищ Сталин говорил: «В современной войне очень трудно бороться пехоте без танков и без достаточного прикрытия с воздуха». Сталинское положение об авиационном прикрытии наземных войск явилось большой программой действий ВВС, программой, которая отнюдь не ограничивалась задачами непосредственного патрулирования истребителей. Она ставила перед нашей авиацией большие задачи обеспечения действий наземных войск ударами с воздуха пикировщиков, истребителей-бомбардировщиков, задачи, связанные с организацией сопровождения подвижных групп штурмовиками.

Применив еще в период гражданской войны тактику массированных действий авиации, товарищ Сталин в ходе Отечественной войны развил эту тактику на той новой материальной базе, которую представляет собой сейчас советская авиационная промышленность.

Первые массированные удары по врагу наша авиация, по указанию Сталина, осуществила под Москвой, а затем под Сталинградом. Здесь она выполняла различные задачи. Воздушные силы помогали наземным войскам завершить

окружение армии Паулюса, осуществили воздушную блокаду окруженной группировки, содействовали танкам, артиллерии и пехоте в истреблении окруженных немецких войск. А когда гитлеровское командование попыталось танковыми колоннами Манштейна прорвать сталинградское кольцо с юга, то наша авиация по прямому указанию товарища Сталина подвергла массированному воздействию с воздуха рвавшиеся на северо-восток немецкие танковые дивизии и мотомеханизированные войска.

Ранней весной 1943 г. разгорелась ожесточенная авиационная битва на Кубани. Немцы располагали там крупными силами и в иные дни совершали по 2 000—2 500 самолето-вылетов. Чтобы дать противнику достойный отпор, товарищ Сталин приказал сосредоточить там до 2 000 самолетов. Перебазирование авиации совершилось скрытно, и поэтому последовавший удар с воздуха был для врага полной неожиданностью. В воздух поднялись наши дивизии. В налетах участвовало по 200–250 самолетов одновременно.

И чем мощнее становилась наша авиационная промышленность, тем в больших масштабах стало осуществляться сталинское требование массировать действия авиации. Во время «генерального наступления» немцев в районе Курской дуги там по указанию Сталина было сосредоточено 5 000 самолетов. Перед началом нашего летнего наступления 1944 г. только на территории фронтов, действовавших в Белоруссии, было сконцентрировано до 7 000 самолетов. В период зимнего наступления 1944 г. только за три дня боевых действий по обеспечению прорыва обороны противника советские бомбардировщики, штурмовики и истребители совершили 30 тысяч самолето-вылетов. Наши войска с боями прошли от Вислы до Одера, и за это время вражеской авиации ни разу не удалось добиться преимущества в воздухе. Советские летчики надежно прикрывали наши наступающие войска, изгоняя вражеских стервятников с поля боя.

Придавая большое значение участию ВВС в боевых операциях, товарищ Сталин систематически давал конкретные указания, связанные с использованием авиации на том или ином участке фронта. Во время гигантской битвы под Москвой в наиболее напряженные дни товарищ Сталин лично выезжал на аэродромы, нацеливал авиацию на главные направления, требовал от штабов планы Взаимодействий, не допускал разбрасывания сил авиации, преждевременного ее использования. Сталин требовал, чтобы ему непосредственно докладывали данные авиаразведки. По приказу Сталина, по его прямым указаниям сосредоточивалась и

размещалась авиация под Москвой, готовясь к массированному удару по танковым дивизиям Гудериана. И уже в битве под Москвой появились первые предвестники будущего господства советской авиации.

Гениальный полководец товарищ Сталин в первые же месяцы определил роль и значение ВВС для победы над врагом. Анализируя всю сумму военных, политических и экономических факторов войны, товарищ Сталин в своем докладе 6 ноября 1941 г. указал, какую огромную роль в дальнейшем ходе войны должна сыграть авиация.

Отметив, что наша авиация по качеству превосходит немецкую, а наши славные летчики покрыли себя славой бесстрашных бойцов, товарищ Сталин тогда же указал, что самолетов у нас пока еще меньше, чем у немцев. Прошло три года. И под руководством товарища Сталина мы добились того, что теперь самолётов у нас гораздо больше, чем у немцев.

Исходя из основного принципа использования ВВС как авиации взаимодействия с наземными войсками, исходя из необходимости борьбы с танковыми армиями немцев не только на земле, но и посредством ударов с воздуха, товарищ Сталин потребовал исключительного внимания к «самолету поля боя» — к «Ильюшин-2». Распоряжением товарища Сталина освоение и внедрение в серию самолетов «Ильюшин-2» были поручены одному из лучших предприятий Наркомата авиационной промышленности. Когда обстановка на фронтах чрезвычайно усложнилась, товарищ Сталин потребовал быстрейшего выпуска «Ильюшин-2». В своей телеграмме на имя директоров заводов, строящих «Ильюшин-2», товарищ Сталин писал:

«…Самолеты „Ил-2“ нужны нашей Красной Армии, как воздух, как хлеб» («Правда» от 18 июля 1944 г.).

Ответ на этот сталинский призыв коллективы заводов дали героическим трудом. И всего лишь через два месяца после эвакуации заводов, строивших «Ильюшин-2», штурмовики снова начали сходить с конвейера и пошли на фронт.

Истребители Яковлева и Лавочкина, метко названные летчиками «свирепыми», имеют преимущества в летных данных перед немецкими истребителями, являются сейчас хозяевами неба над Германией и крепко расправляются с немецкими самолетами.

Огромное внимание товарищ Сталин уделял созданию и боевому применению нашей дальне-бомбардировочной авиации. Из отдельных разрозненных эскадрилий, полков и дивизий товарищ Сталин создал сильную ночную авиацию, которая с начала 1942 года не раз бывала над Берлином, Кенигсбергом,

Данцигом, Штеттином и другими городами Германии и ее тогдашних сателлитов, принося своими бомбовыми ударами смерть и разрушения врагу в его собственной берлоге.

Не проходило ни одной крупной операции нашей ночной бомбардировочной авиации без активного руководства, советов и указаний товарища Сталина.

Выпестованная товарищем Сталиным еще до войны блестящая плеяда конструкторов самолетов, моторов и авиационного вооружения — Ильюшин, Лавочкин, Яковлев, Туполев, Микулин, Швецов, Климов, Шпитальный, Березин, Суранов, Нудельман и другие — в дни войны дала фронту новые замечательные машины, оснащенные прекрасным вооружением. Рождение каждого нового типа самолета, мотора или конструкции пушки теснейшим образом связано с именем Сталина. Верховный Главнокомандующий всеми вооруженными силами нашей страны находит время, чтобы с большинством новейших авиационных конструкций познакомиться еще в чертежах, а иногда лично дать конструктору ясно очерченное задание.

Товарищ Сталин предъявил в дни войны новые и значительно повышенные требования к творцам самолетов. Герой Социалистического Труда конструктор А. Яковлев вспоминает, как однажды в связи с его поездкой на завод, перед которым стояла задача увеличить выпуск «Як», товарищ Сталин сказал ему:

— Улучшать конструкцию — хорошо, но сейчас нам важно максимально увеличить выпуск машин. Конструктор заинтересован все время в том, чтобы улучшать машины, но делать это надо с умом, иначе можно и завод замучить и фронт замучить. Вот в этом отношении Грабин молодец. Он конструктор и хороший технолог. Он не только конструкцию усовершенствовал, но сделал это так, что качественное усовершенствование оружия дало одновременно возможность увеличить выпуск…

Товарищ Сталин требует от авиаконструкторов, летчиков-испытателей, чтобы они чаще общались с фронтовиками, чтобы беседы с летчиками подсказывали им пути дальнейшего совершенствования авиационной техники. Вместе с тем товарищ Сталин указывал конструкторам, что пожелания, идущие с фронта, нельзя механически принимать к осуществлению. Товарищ Сталин однажды резко вскрыл недопустимость такого положения, когда мягкотелый конструктор не смог доказать всю необоснованность требований заказчика. Товарищ Сталин возмутился этими требованиями (чрезмерного увеличения брони

истребителя, запаса горючего и т. д.) и сказал:

— Вам еще красный уголок поставить, чтобы весело было летать! А машина потеряет свои боевые качества.

Но не только боевой авиации уделяет внимание товарищ Сталин.

Гражданский воздушный флот СССР создан, выращен и поставлен на службу нашему народному хозяйству, а в условиях Отечественной войны — на службу Красной Армии великим Сталиным.

* * *

Благодаря неустанным заботам товарища Сталина о совершенстве методов использования авиации, об обучении и подготовке летно-технических кадров, об оснащении нашей авиации отличными самолетами и вооружением, советским военно-воздушным силам удалось добиться полного господства в воздухе.

Товарищ Сталин дал высокую оценку боевой деятельности нашей авиации:

«В воздушных битвах с врагом наши летчики показали беспримерную доблесть, героизм и мужество, а командиры и начальники — уменье и военное мастерство в руководстве воздушными операциями.

В итоге наша боевая авиация имеет теперь полное господство в воздухе над авиацией врага».

Воодушевленные сталинской оценкой, советские крылатые богатыри прославляют свою Родину новыми боевыми подвигами, наносят мощные удары с воздуха по вражескому логову.

«Сталинский сокол» № 16 и 17 от 23 и 23 февраля 1945 г.

Маршал авиации С. Худяков
Год решающих побед в воздухе

1944 год войдёт в историю Отечественной войны как год решающих побед советской армии и армий наших союзников над немецкими войсками, как год полного освобождения советской земли от немецко-фашистских захватчиков.

В героических победах Красной Армии в 1944 году большую роль сыграла сталинская авиация.

1944 год явился для нас годом решающих побед в воздухе. На всех фронтах, во всех операциях Красной Армии и Военно-Морского Флота этого года наши военно-воздушные силы обеспечили себе безраздельное господство в воздухе. Это явилось результатом безусловного качественного и количественного превосходства советской авиации над авиацией противника.

Былое превосходство немецкой авиации ликвидировано. Наши истребители «Яковлев-3», «Лавочкин-5» завоевали себе славу лучших истребителей в мире. Наши «Ильюшины» никем ещё не превзойдены. Все попытки фашистов создать подобие штурмовика «Ил-2» не увенчались успехом.

Возросшая мощность нашей авиационной промышленности позволила нам в этом году сосредоточивать для участия в наступательных операциях тысячи самолётов. Немецкому авиационному командованию в этих случаях не оставалось делать ничего иного, как спасать свои воздушные силы путём отвода их в тыл, хотя и это не всегда удавалось.

В 1944 году мы вынудили немецкую авиацию перейти к оборонительной тактике. Даже остатки хвалёных эскадр немецких асов действуют теперь только из-за угла и немедленно ретируются с поля боя при появлении нашей авиации.

* * *

Завоёванное господство в воздухе дало возможность нашему командованию применить в широком масштабе более эффективные и совершенные формы оперативного и тактического использования военно-воздушных сил в наступательных операциях этого года.

Операции этого года отличались рядом специфических особенностей. Прежде всего следует указать на *продолжительность* операций и на *невиданно быстрые* темпы

продвижения наземных войск (в отдельные дни подвижные группы проходили 50–60 километров). Эта особенность наступательных операций Красной Армии потребовала от авиационного командования по-новому организовывать взаимодействие воздушных и наземных сил.

Действия авиации должны были развиваться с неослабевающей силой в течение большого отрезка времени. Советские лётчики успешно справились с этой новой задачей. Наши авиасоединения без перебоев в боевых действиях двигались вместе с наземными войсками. При этом они сохраняли силы, не только превосходящие группировку противника, но и способные в течение *продолжительного* времени (иногда в течение недель) оказывать *непрерывную* эффективную поддержку нашим наземным частям и в первую очередь тем из них, которые действовали на направлении главного удара. Решение этой задачи обеспечивалось созданием достаточно большого авиационного резерва, который порой вводился лишь после прорыва вражеской обороны.

Несмотря на длительность поддержки авиацией наступающих войск, ни на один день не прекращалось самое тесное взаимодействие воздушных и наземных сил. При этом наша авиация в совершенстве научилась выполнять свои удары *точно по месту и времени* в интересах наступающих армий. Авиационные командиры при организации тесного взаимодействия с наземными войсками главный упор делали на использование средств радиосвязи, организуя при этом свои командные пункты непосредственно на поле боя совместно с общевойсковыми командирами. Это позволило в ходе наступления в решающие моменты общевойскового и танкового боя *наращивать силу ударов с воздуха.*

Массированное использование всех видов авиации на узких участках фронта прорыва или по отдельным важным целям позволило достигнуть весьма важных преимуществ. Бомбардировщики и штурмовики, действуя в течение 1–1½ часов волнами по 150–200 самолётов с интервалами 2–3 минуты между соединениями, полностью ликвидировали сопротивление вражеских войск на данном участке. Противник прижимался к земле, лишался возможности подбрасывать резервы. Полностью нарушались управление и связь между отдельными секторами обороны. Деморализованные войска противника теряли боеспособность.

Массируя свои силы на узких участках, наша авиация вместе с тем хорошо овладела искусством выполнения широкого, быстрого тактического *маневра* (перенос ударов с одного объекта

на другой), а также *оперативного маневра,* когда удары авиации переносились с одного направления на другое.

В результате авиация появлялась в нужном месте и в требуемое время, решительно влияя на исход боя, а иногда и операции.

Вот один характерный пример. Во время Львовской операции 17 июля 1944 г. противник предпринял ожесточённые атаки пехоты при поддержке артиллерии и танков в направлении на пункт Нуща. Немцы намеревались отрубить наш танковый клин, вбитый в его оборону в направлении Золочев, Красне. Добившись некоторого тактического успеха, противник несколько сжал полосу прорыва у п. Нуща. Создалась опасность соединения южной и северной группировок врага. Наша артиллерия в это время из-за плохих дорог несколько отстала. Вся тяжесть отражения контратак противника в этот день легла на плечи штурмовиков.

С наземными войсками на этом участке взаимодействовало гвардейское штурмовое соединение. КП командира авиасоединения находился в районе п. Нуща под сквозным обстрелом вражеской артиллерии. Командир соединения не изменил местоположения своего КП. Находясь в центре сражения, он непрерывно вызывал крупные группы штурмовиков и наводил их на стреляющие батареи и танки противника.

До наступления темноты шла своеобразная дуэль штурмовиков с контратакующими группировками немцев. Замысел врага по окружению наших танковых частей был сорван. Танкисты тем временем зашли в тыл северной контратакующей группировке и во взаимодействии с пехотинцами окружили её, создав известный в этой операции бродский «котёл».

Этот пример одновременно показывает, насколько выросло воинское мастерство наших командиров, хорошо овладевших искусством управления авиационными частями и соединениями в бою.

1944 год — это год значительного роста мастерства наших лётчиков. Ежедневно с фронта приходят известия о новых подвигах сталинских соколов, блестяще сочетающих в себе отвагу и мастерство. На одном участке фронта группа советских штурмовиков в течение одного дня сорвала отвод двадцати вражеских железнодорожных эшелонов, закрыв пути их отхода на запад. В другом случае в результате ударов с воздуха противник при отступлении не смог вывести из строя большой участок железной дороги. За этот подвиг лётчики-штурмовики были награждены значком «Почётный железнодорожник».

На другом участке фронта бомбардировщики в течение

нескольких часов массированными ударами с воздуха уничтожили почти целую танковую дивизию немцев. Многим нашим лётчикам известно имя штурмовика Кондакова, который в одном бою сбил пять немецких самолётов «Ю-87».

Решающие победы советской авиации в 1944 г. обеспечивались не только тактическим мастерством и отвагой лётных кадров, но и блестящими успехами талантливых советских авиационных конструкторов, создавших наиболее совершенные образцы истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков. При этом наше Верховное Командование, мудро предвидя характер и ход войны, правильно нацелило конструкторов, работников авиапромышленности на создание таких типов самолётов, которые наиболее пригодны для взаимодействия авиации с наземными войсками на поле боя в период наступления.

* * *

«Решающие успехи Красной Армии в этом году и изгнание немцев из пределов советской земли были предрешены рядом сокрушительных ударов наших войск по немецким войскам, начатых в январе этого года и развёрнутых затем в течение всего отчётного года» **(Сталин).**

Сталинская авиация принимала самое активное участие в операциях Красной Армии 1944 г., мощными ударами с воздуха обеспечивая успешные действия наземных войск.

Рассмотрим вкратце роль и особенности действий авиации в наступательных операциях Красной Армии.

Начало наступления Красной Армии в 1944 г. ознаменовалось первым ударом, нанесённым противнику нашими войсками под Ленинградом и Новгородом, в результате чего была освобождена Ленинградская область. Здесь особое значение приобрели действия авиации по разрушению долговременных оборонительных сооружений, опорных пунктов и узлов сопротивления красносельской, красногвардейской и новгородской немецких группировок.

Немцы создали под Ленинградом исключительно сильные оборонительные рубежи, а Красное Село и Гатчину они превратили в настоящие крепости. Немецкое командование считало, что совершенствовавшаяся в течение длительного времени оборона, эшелонированная на многие километры в глубину, с несколькими линиями траншей, до предела насыщенная всеми видами огня, неприступна.

Авиации было отведено значительное место в плане прорыва обороны немцев под Ленинградом. И лётчики очень тщательно готовились к этой операции. Учитывая тяжёлые метеорологические условия, лётчики тренировались в полётах в облаках, действиях на средних и малых высотах.

Однако метеорологические условия (высота облачности 150–300 м, видимость 1–2 км) создали для авиации ряд непредвиденных трудностей. Первый день наступления был решающим. В этот день максимальное количество штурмовиков и подавляющее большинство бомбардировщиков было нацелено на непосредственное взаимодействие с наземными войсками в тактической зоне. Часть бомбардировочной авиации была в резерве, а часть действовала в оперативной зоне по подходящим резервам и артиллерийским группировкам врага.

В первый же день определилась самая характерная *особенность* работы авиации: огромное количество авиации использовалось мелкими группами, но очень продолжительное время. Это была особенность, продиктованная сложными метеорологическими условиями. Сотни самолётов волнами с малых высот обрабатывали передний край вражеской обороны. Самолеты «Ил», как правило, висели над вражескими позициями по 20–25 минут, несмотря на малую высоту (50—150 м) и плохую видимость.

Другая характерная черта действий военно-воздушных сил при прорыве обороны немцев под Ленинградом — это организация авиационного сопровождения танков после их ввода в полосу прорыва. Эту задачу здесь блестяще выполнили лётчики-штурмовики. «Ильюшины» сопровождали подвижные танковые группы по оси их движения, подавляя все встречавшиеся на пути вражеские противотанковые средства. Каждая группа «Ильюшиных» должна была находиться над полем боя по 20–25 минут. Высота сопровождения не превышала 600 м. Смена групп происходила в воздухе. Танкисты разбили ось своего движения в направлении главного удара на Красное Село на одиннадцать рубежей, которые были обусловлены специальными наименованиями для радиопередач в воздух штурмовикам. В боевых порядках передовых подвижных танковых групп находились офицеры авиационного штаба, по радио нацеливавшие «Ильюшиных» на главные огневые противотанковые средства противника, мешавшие продвижению наших танков. В процессе расширения прорыва не раз случалось так, что удары авиации играли решающую роль в исходе боя за тот или иной пункт или рубеж.

Так, например, при разгроме крупного узла сопротивления

Подберезье противник оказывал сильное сопротивление артогнём, которое было сломлено непрерывными ударами групп штурмовиков. Это в итоге имело решающее значение для действий наземных войск.

* * *

При освобождении Правобережной Украины, как никогда ранее, проявилась маневренность нашей боевой авиации, столь необходимая во время преследования отступающего противника. В тесном взаимодействии с наземными войсками 1, 2, 3-го Украинских фронтов авиация непрерывно преследовала отходящего противника, заставляя его бросать свою боевую технику и спасаться бегством.

При захвате войсками 2-го Украинского фронта г. Умани и выходе на р. Южный Буг авиация оказала содействие нашим войскам в рассечении всей южной группировки противника.

Действуя по скоплениям войск и техники противника, «Ильюшины» помогли нашим подвижным частям как можно быстрее выйти на р. Южный Буг и овладеть переправами, в то время как значительная часть сил немцев ещё оставалась на восточном берегу.

В условиях грязи и распутицы действия танковых частей, вырвавшихся вперёд, не могли быть полностью обеспечены наземными тылами. В этих условиях «Поликарповы-2» решили задачу обеспечения подвижных войск горючим и боеприпасами. «По-2» садились у дорог, на полях, на сельских улицах, доставляя танкам горючее и снаряды. Это в конечном счёте и позволило танкам продолжать неотступное преследование врага.

На Днестре фашистская авиация попыталась вернуть утраченную инициативу в воздухе. Здесь враг намеревался дать ответный бой, воспрепятствовать нашим наземным войскам в расширении плацдармов на правом берегу. Разыгравшиеся над Днестром воздушные сражения вновь показали превосходство советской авиации над немецкой. Умело наращивая силы, правильно организуя патрулирование в воздухе, наше командование добилось того, что все попытки немецкой авиации задержать темп наступления советских войск сорвались. Это во многом способствовало тому, что «Красная Армия разгромила немецкие войска и отбросила их за Днестр. В результате этого удара Правобережная Украина была освобождена от немецко-фашистских захватчиков».

Весеннее наступление Красной Армии ознаменовалось ещё

одной большой победой на юге — освобождением от немецкого гнёта Крыма и Одессы.

Для авиации борьба за Крым вылилась в очень упорную борьбу за господство в воздухе. Эта борьба в воздухе началась ещё задолго до того, как разыгрались бои на земле. Вначале она протекала в форме «охоты». Всю зиму над Крымом, используя плохую погоду, работали экипажи истребителей-«охотников» Дзусова, Савицкого, Морозова, Еремина. За 4 месяца «охоты» истребители сбили в воздухе 91 немецкий самолёт и уничтожили на аэродромах 23 самолёта. Воздушные «охотники» над Крымом внушали большой страх немецким лётчикам. Из показаний пленных нам было известно, что, отправляя новые группы лётчиков из Львова, немецкое командование предупреждало их об опасности встреч с «охотниками», действующими над Крымским полуостровом и на трассе Крым — Одесса. Немецкие бомбардировщики не рисковали делать больше одного захода и спускаться ниже 5–6 тысяч метров.

Однако на решающем этапе завоевания господства в воздухе над Крымом весной, в канун решительного наступления наземных войск, авиационное командование решило прибегнуть к иному методу борьбы с немецкой авиацией. Был разработан широкий план разгрома немецкой авиации на её же аэродромах. Этим самым мы ограждали от ударов с воздуха большое количество наших войск, сконцентрированных на узком плацдарме у Сиваша и Перекопа.

Штаб авиасоединения располагал самыми детальными данными о немецких аэродромах в Крыму. Воздушные «охотники» и разведчики всю зиму держали под своим наблюдением аэродромную сеть противника, которая перед началом операции подверглась непрерывным ударам нашей авиации. Командование разработало план одновременного налёта на важнейшие аэродромы противника в Крыму. В результате первого удара по крымским аэродромам было уничтожено на земле и сбито в воздушных боях 40 самолётов. Ночные бомбардировщики не давали противнику возможности справиться от удара и за ночь хоть немного привести себя в порядок. Они всю ночь блокировали немецкие аэродромы, подвергая их бомбардировке. Всё это привело к тому, что в ответственный период операции, когда наши наземные войска штурмовали Перекоп и форсировали Сиваш, немецкая авиация бездействовала. Зато наша авиация получила возможность полностью развернуть свою наступательную мощь.

Всего за время подготовки Крымской операции и за время самого авиационного наступления от Сиваша и Перекопа до стен

Севастополя немцы только на земле потеряли от ударов наших лётчиков 236 самолетов. И вряд ли мы ошибемся, если скажем, что нашим лётчикам удалось разгромить всю бомбардировочную авиацию, которой располагал противник в Крыму.

Когда же начался исторический штурм Севастополя, то удары с воздуха помогли наступающим частям Красной Армии сломить трёхъярусную оборону на Сапун-горе и других важных высотах, окружавших город, падение которых решило исход боя.

Летнюю кампанию 1944 г. открыли войска Ленинградского фронта. В июне 1944 г. они нанесли сокрушительный удар противнику в районе Карелии. Перейдя в наступление, они прорвали сильную, глубоко эшелонированную оборону финнов.

Заблаговременное аэрофотографирование трёх оборонительных полос противника между Ладожским озером и Финским заливом дало возможность наземному командованию правильно выбрать направление главного удара. Данные воздушной разведки были исключительно ценны для наших артиллеристов и танкистов. Они пригодились и для бомбардировщиков, которые по фотоснимкам опознавали местонахождение целей и наносили точнейшие удары по врагу с воздуха.

Наши истребители на протяжении всей операции были полными хозяевами воздуха, что во многом обеспечило планомерное развитие боевых действий на земле и в воздухе. Что же касается бомбардировщиков и штурмовиков, то они ещё раз показали, насколько велики их огневые возможности.

При прорыве обороны противника в первый день операции был нанесён мощный одновременный удар около 400 бомбардировщиков и штурмовиков по целям, указанным общевойсковым командованием. На вражеские укрепления были сброшены бомбы очень крупных калибров. Земля дрожала, как при землетрясении. Впоследствии пленные финны показали, что такой силы огня они никогда ещё не испытывали. Бомбовые удары не только разрушили финские укрепления, но и лишили финских солдат веры в свои силы и в возможность сопротивления.

Боевые действия авиации получили высокую оценку наземных войск. Генерал-майор Буковец заявил, что войска противника были деморализованы ударами советских бомбардировщиков, благодаря чему наша пехота быстро продвигалась вперёд, не встречая организованного сопротивления.

Одновременно с ударами по переднему краю вражеской оборонительной полосы крупные массы наших штурмовиков и

бомбардировщиков обрушились на артиллерийские и миномётные позиции противника. Это дезорганизовало систему вражеского огня, а ударом 140 самолётов по штабам было нарушено управление войсками на участке прорыва.

С переходом наземных войск в наступление было организовано авиационное сопровождение танков и пехоты. Группы штурмовиков непрерывно находились над полем боя, немедленно подавляли огонь артиллерийско-миномётных батарей и срывали все попытки противника контратаковать наши части.

Днём и ночью авиация наносила удары по вражеским железнодорожным узлам и станциям, срывая переброску резервов противника из глубины страны. Одним из таких ударов бомбардировщиков по узлу Выборг было уничтожено до 400 вагонов с грузом и войсками. На трое суток узел был выведен из строя.

Вслед за наступлением на Карельском перешейке последовало наступление Красной Армии между Ладожским и Онежским озерами.

И здесь авиация помогла нашим войскам преодолеть вражеские укрепления в условиях бездорожья, лесисто-болотистой местности и форсировать крупную водную преграду — р. Свирь. Наши истребители, завоевав господство в воздухе, не допускали к переправам авиацию противника, а бомбардировщики и штурмовики ударами с воздуха совместно с могучей советской артиллерией подавили всю систему огня финской обороны. Это обеспечило быстрое продвижение пехоты и овладение г. Петрозаводск.

Следует указать на одну характерную задачу, которую выполняла авиация на карельском плацдарме. Ей пришлось взаимодействовать с десантными войсками. По плану командования десант должен был высадиться во вражеском тылу, чтобы перерезать коммуникации. Обстановка потребовала в самом начале нанести сильный удар по опорным пунктам в районе высадки десанта. Первый такой удар был нанесён 30 «Ильюшинами» вечером, накануне высадки десанта. А рано утром следующего дня штурмовики и бомбардировщики повторили налёт.

Когда десант высадился на берег, задача авиации стала ещё более ответственной. «Ильюшины» окаймили район высадки, чтобы не дать противнику возможности подтянуть к этому району резервы. В связи с этим штурмовая авиация перешла к действиям мелкими группами.

Так наша авиация помогала наземным войскам в

освобождении Карело-Финской советской республики.

Удар по финнам знаменовал начало широкого летнего наступления Красной Армии. Главные же события развернулись несколько позже на полях Белоруссии.

Во взаимодействии четырёх фронтов началась битва за освобождение Белоруссии. В борьбе против немцев в Белоруссии наши лётчики — истребители, бомбардировщики, штурмовики и разведчики сыграли такую же крупную роль, как и в операциях против финнов. Но удары авиации здесь были ещё более мощными и сокрушительными. Достаточно указать, что для наступления на этом плацдарме было сосредоточено до 7 000 самолётов.

Массированными действиями военно-воздушных сил в первый же день наступления авиация противника была изгнана с полей сражений.

В нашей печати уже сообщалось о том, что окружённые вражеские группировки у Бобруйска и Витебска были быстро ликвидированы потому, что они подверглись сильным ударам с воздуха.

На третий день после начала наступления войск 1-го Белорусского фронта в районе Бобруйска попало в окружение большое количество живой силы и техники врага. Блестящие массированные действия авиации по окружённой группировке решили её судьбу. Сотни «Ил», «П-2», «Як», «Лавочкиных» около двух часов непрерывно наносили сокрушительные удары с воздуха. В результате ударов наземных войск и авиации противник оставил на поле боя до 1 000 орудий, 6 000 автомашин, 3 000 повозок, до 1 000 трупов солдат и офицеров и более 1 500 трупов лошадей.

Удары авиации позволили наземным войскам завершить окончательный разгром окружённой группировки.

На 2-м Белорусском фронте стойкость обороны противника была намного ослаблена ночной авиационной подготовкой, во время которой на узкий участок прорыва были сброшены бомбы с 600 самолётов «По-2».

Невиданные темпы наступления войск Красной Армии в операциях за освобождение Белоруссии потребовали особо четкой организации взаимодействия авиации с подвижными войсками. Наши авиасоединения с честью справились с этой задачей. Острия клещей, сдвигаемых вокруг противника, всегда состояли из подвижных войск и авиации. Очень характерны показания пленных. Взятый в Белоруссии в плен командир 35-го армейского корпуса генерал-лейтенант барон фон Лютцов заявил:

«Мы, многие участники войны на Восточном фронте, никогда

не видели такого количества самолётов русской авиации и их разрушительных действий, как в этом наступлении».

Командир 65-й пехотной дивизии генерал-майор Инзель Иоахим, взятый в плен 11 июля 1944 г. восточнее Минска, заявил:

«В настоящих операциях русских войск и их успехе авиация сыграла первостепенную роль. Она повлияла на ход всей кампании на данном участке фронта. Применяемые в большом количестве самолёты-штурмовики явились эффективным средством, нарушившим планомерный отход наших войск по дорогам на новые оборонительные рубежи.

Расстроив нормальное движение отходящих колонн и вызвав панику, русская авиация не дала возможности нашим войскам оказать организованное сопротивление на таком мощном естественном рубеже, как р. Березина. Моральное воздействие авиации на наши войска было исключительно большим. Наше командование оказалось бессильным бороться с таким превосходством в воздухе».

Непрерывно преследуя противника, наши подвижные войска при поддержке авиации вышли к границам вражеского логова.

* * *

Наступление в Белоруссии и Литовской ССР слилось в июле с начавшимся наступлением в Западной Украине, которое поддерживалось с воздуха тысячами самолётов. Никогда еще в истории Отечественной войны операция фронта не обеспечивалась таким громадным количеством самолётов, как в этот раз. Июльское наступление войск 1-го Украинского фронта отличалось исключительным по масштабам массированным использованием авиации, особенно в период прорыва оборонительной полосы, при разгроме крупных танковых группировок противника в районе Золочев, а также при действиях по уничтожению окружённых вражеских войск. В этой операции мы имели возможность бросать огромное количество самолётов для решения отдельных задач, не связанных непосредственно с прорывом вражеской обороны.

Привлечение значительного количества самолётов для решения отдельных задач свидетельствовало о возросших боевых возможностях наших военно-воздушных сил, управление которыми требовало большого мастерства. Так, например, число самолёто-вылетов только на второй день Львовской операции было в три раза больше, чем за всю Белгородскую оборонительную операцию, в которой авиация принимала самое

активное участие.

Львовская операция продемонстрировала рост наших командных кадров и их искусство управлять крупными авиационными массами в воздухе.

Здесь успешно были решены такие сложные вопросы организации массированных ударов, как сбор больших групп «Ил» и «Пе-2», взлёт их с нескольких аэродромов, разработка мер, гарантирующих безопасность (с точки зрения столкновения в воздухе) одновременного выхода на цель сотен самолётов.

Наши авиационные командиры показали уменье быстро переключать свои силы с авиационной подготовки к непосредственной поддержке с воздуха действий пехоты и танков, с поддержки наступления на поле боя к авиационному преследованию в оперативной глубине обороны противника. При этом командиры показали свое искусство управлять авиацией в условиях быстро меняющейся обстановки, умение обеспечивать непрерывность взаимодействия в течение длительного срока.

В результате стремительного наступления войск 1-го Украинского фронта «а) была освобождена Западная Украина; б) наши войска форсировали Вислу и образовали за Вислой мощный плацдарм западнее Сандомира».

В это же время на юге началось наступление 2-го, а затем и 3-го Украинских фронтов в районе Кишинёв — Яссы. Яссы рассматривались и нами, и противником как ворота в Румынию. Авиация должна была сыграть роль могучего тарана, который смог бы пробить брешь в ясских укреплениях.

В связи с этим по замыслу командования все силы авиации рассматривались как силы прорыва и расчистки пути танкам и мотопехоте. Кроме того, с учётом данных разведки, расположения дорог и ряда других факторов перед авиацией были поставлены две специальные задачи: не допустить выдвижения резервов противника на рубеж Яссы — Тыргу-Фрумос и помешать переправе вражеских частей на участке Унгень — Фильчул.

Управление авиацией заранее было спланировано таким образом: в период, когда пробивалась брешь в обороне противника, управление авиацией осуществлялось с НП наземного соединения прорыва. Но как только в прорыв вошли танки, управление авиацией уже велось с НП танкистов.

На ясском направлении, учитывая мощь созданных здесь противником оборонительных укреплений, мы имели большую концентрацию авиации. В первый же день наступления на ясском направлении наша авиация сделала 1 710 вылетов; попытки противника активизировать свои действия стоили ему 50 самолётов за один день воздушных боев.

Разгромом ясской группировки был предрешен весь последующий ход событий, в частности окружение 22 немецких дивизий в районе Кишинёва. Огромную роль в уничтожении этих дивизий сыграла наша штурмовая авиация.

Следует указать на одну специфическую особенность действий наших военно-воздушных сил во время Ясско-Кишинёвской операции. Авиация содействовала наземным войскам в преодолении обороны противника в труднейших условиях горной и лесистой местности. И здесь большую роль сыграл опыт, накопленный нами во время боёв на Кавказе. Лётчики с честью справились с трудной задачей действий в горах.

* * *

Осень 1944 г. прошла под знаком ожесточённых боёв за освобождение Прибалтики, когда Красная Армия разбила немецкие войска под Таллином и Ригой. Действия наших лётчиков — истребителей, бомбардировщиков, штурмовиков и разведчиков на этом участке фронта отличались исключительной согласованностью с наземными войсками по месту и времени и очень большой эффективностью.

Так, на одном из участков во время авиационной подготовки группы в составе 150 «Петляков-2» и 90 «Ильюшин-2» в точно назначенное время и в точно указанном им районе нанесли удары по артиллерии и живой силе противника. При этом был подавлен огонь 30 артиллерийских и миномётных батарей врага. После такого удара авиации пехота не встретила организованного сопротивления, так как все огневые средства и живая сила противника в этом районе, как потом выяснилось, были парализованы, а частью уничтожены.

В битве за Прибалтику нашей авиации пришлось действовать на очень сложном театре военных действий. Сложность его определялась, во-первых, лесисто-болотистой и озёрной местностью, во-вторых, необходимостью действовать на морских коммуникациях противника в Балтийском море. Это потребовало особо высокой штурманской подготовки боевых вылетов, строгого отбора ведущих групп.

Стремление противника в битве за Прибалтику повлиять на наше наступление ударами своей авиации не осуществилось. Сталинские соколы за 4 дня воздушных боёв уничтожили около 300 самолётов врага. Среди боёв, разыгравшихся в небе Прибалтики, были и такие, слава о которых разнеслась по всему фронту. Во время полёта группы «Петляков-2» под прикрытием

истребителей на них напало несколько групп по 12–16 «ФВ-190». Истребители в огневом взаимодействии с бомбардировщиками дали ответный бой врагу. В результате истребители сбили 35 «ФВ-190», бомбардировщики — 12 «ФВ-190». Мы потеряли только 4 самолёта. Таким образом, в этом бою соотношение потерь было равно 1: 12 в нашу пользу!

Параллельно с наступлением наших армий, изгонявших немцев из Прибалтики, продолжалось продвижение Красной Армии на юге между Тиссой и Дунаем, в районе Венгрии. В этой операции советские военно-воздушные силы, несмотря на тяжёлые метеорологические условия, непрерывно взаимодействуют с наступающими войсками. Эта непрерывность взаимодействия обеспечивается исключительной гибкостью авиационных тылов, маневренностью штабов авиационных соединений.

Несмотря на то, что противник стянул на этот участок фронта значительное количество самолётов, наши лётчики всё время оставались хозяевами неба.

Осенью же одновременно с наступлением Красной Армии на юге мы нанесли удар по немецким войскам в Северной Финляндии: «…Немецкие войска были вышиблены из района Печенга, и наши войска, преследуя немцев, вступили в пределы союзной нам Норвегии».

О роли военно-воздушных сил в этой операции красноречиво говорит отзыв командования наземных войск:

«Выполняя боевые задачи по обеспечению наступательных действий, лётчики действовали в сложнейших метеорологических условиях (облачность 100–300 метров, периодические снегопады, туманы) в лесисто-болотистой и горной местности.

Несмотря на всё это, заявки наступающих войск были выполнены своевременно и успешно».

* * *

Таковы основные черты боевой деятельности наших военно-воздушных сил в 1944 г. Вся работа нашей авиации в 1944 г. была направлена на обеспечение тех десяти сталинских ударов славной Красной Армии, в результате которых советская земля была полностью освобождена от немецких захватчиков.

Воздушные операции 1944 года с очевидностью показали уменье наших авиационных командиров и штабов организовывать и проводить операции крупных масштабов.

Эти операции ещё раз продемонстрировали боевое

мастерство сталинских соколов и высокие качества наших самолётов. Наши летчики-разведчики — эти скромные и мало заметные герои, которые обеспечивали на земле и в воздухе все десять сталинских ударов, — являются поистине «глазами, ушами и щупальцами» нашей армии и авиации. Это они своевременно вскрывали коварные замыслы врага и помогали наносить по нему меткие удары.

Инженеры, техники и труженики нашего авиационного тыла блестяще справились с задачей обеспечения боевых действий огромной воздушной армады.

1944 год был годом решающих побед как на земле, так и в воздухе. Но мы не имеем права обольщаться этими успехами. Перед нашей авиацией стоит сейчас задача — прочно удержать за собой господство в воздухе. Мы обязаны оказать всемерное содействие армии и флоту в завершении окончательного разгрома врага в его логове.

Для выполнения этой задачи мы подготовлены. В небе над Германией будет осуществлено безусловное господство сталинской авиации.

«Сталинский сокол» № 1 от 1 января и № 2 от 3 января 1945 г.

Генерал-майор авиации А. Иванов Авиация в прорыве обороны немцев под Ленинградом

В середине января войска Ленинградского фронта перешли в наступление и, прорвав сильно укреплённую, глубоко эшелонированную долговременную оборону немцев, отвоевали у врага сотни населённых пунктов, в том числе города Красное Село, Ропша, Урицк, Павловск, Мга, Ульяновка, Гатчина, Пушкин, Кингисепп, Луга и др.

Значение этих побед тем более велико, что враг обладал под Ленинградом исключительно сильными оборонительными рубежами, многочисленными силами, а Красное Село и Гатчина были превращены им в настоящие крепости. Немецкое командование считало, что совершенствовавшаяся в течение длительного времени оборона, эшелонированная на многие километры в глубину, с несколькими линиями траншей и обилием инженерных сооружений, до предела насыщенная всеми видами огня, неприступна.

Однако надежды противника не оправдались. Войска Ленинградского фронта под командованием генерала армии Говорова нанесли врагу сокрушительный удар. Успеху этой операции прежде всего помогло то обстоятельство, что во всех без исключения частях и соединениях шла длительная, упорная подготовка и учёба.

Авиации отводилась серьёзная роль в намечавшихся наступательных действиях. В течение длительного времени штабы авиационных соединений настойчиво отрабатывали вопрос взаимодействия с теми стрелковыми и танковыми частями, в интересах которых предстояло работать штурмовикам и бомбардировщикам.

Насколько серьёзна была такая подготовка, можно проиллюстрировать на примере одного штурмового соединения, которому было поручено сопровождение подвижных танковых групп. Командиры и офицеры штабов танкового и штурмового соединений провели несколько совместных военных игр, на которых отрабатывались действия подвижных танковых групп при вводе их в прорыв и уточнялись задачи штурмовиков при сопровождении. Таким образом были созданы плановые таблицы взаимодействия, намечены рубежи движения танков, установлены необходимые радиосигналы и условные знаки для связи

самолётов с танками.

Штурмовые части были закреплены за танковыми. В течение полутора месяцев штабы частей проводили совместные игры и полевые учения. В район учений танкистов высылались одиночные штурмовики, которые устанавливали связь с танками и действовали в зависимости от обстановки, складывавшейся на «поле боя». Дважды были организованы радиоучения, в которых принимали участие ведущие групп «Ил-2», офицеры авиационных штабов, осуществлявшие управление штурмовиками по радио офицеры связи.

Солидное место в подготовке лётного состава как штурмовиков, так и бомбардировщиков заняла тренировка. Надо было добиться такого положения, чтобы все лётчики, штурманы и стрелки отлично изучили цели. Мы не ограничились тем, что лётный состав изучал их по дешифрированным снимкам. В авиационные части пришли инженеры сапёрных подразделений и на нескольких занятиях детально рассказали о характере обороны немцев на том участке, где предстояло действовать данной авиачасти. Наконец, был сооружен опорный пункт, точно такой, как у противника, и все экипажи тренировались в бомбометании и штурмовке. Таким образом избирались наиболее целесообразный боевой курс, угол бомбометания, очерёдность и выгодность использования боезапаса, проверялась эффективность бомбометания и штурмовки, выявлялись ошибки.

Чрезвычайно изменчивая метеорологическая обстановка и отрицательный долгосрочный прогноз погоды поставили перед нами серьёзные задачи: подготовиться к слепым полётам и полётам в облаках, а также к действиям бомбардировщиков на средних и преимущественно малых высотах. Для этой цели лётчики в закрытой кабине обучались слепому полёту, вылетали на выполнение боевых заданий в усложнённой обстановке, широко применяя также средства радио-ориентировки. От лётного и штурманского состава были приняты зачёты по использованию средств радионавигации в полёте. Кроме того, большое значение придавалось уменью пользоваться радиосвязью.

Все эти мероприятия благоприятно сказались на подготовке лётного состава, особенно молодежи, к решающим боям. Можно сослаться хотя бы на Н-скую часть пикирующих бомбардировщиков. За это время здесь выросли опытные мастера слепого полета, как, например, командиры экипажей Мирошниченко, Сахно, Еремов, ранее не умевшие пилотировать самолёт вслепую.

Штурму вражеской обороны стрелковыми соединениями

предшествовали длительная артиллерийская подготовка и массированный удар штурмовиков и бомбардировщиков, эшелонированный по времени и месту. Исходя из оценки обстановки и опыта прошлых операций, связанных с прорывом обороны противника, было известно, что наиболее сложным является взлом первой и второй оборонительных полос, и от того, как будет проведён первый этап операции, зависит дальнейший успех. Таким образом, первый день наступления является по существу решающим. Отсюда вытекала наша задача: максимальное количество штурмовиков и подавляющее большинство бомбардировщиков использовать в тактической зоне в непосредственном взаимодействии с наземными войсками. Часть бомбардировочной авиации надо было резервировать, а частью действовать в оперативной зоне по подходящим резервам и артиллерийским группировкам врага.

Ввиду плохой погоды задача выполнялась мелкими группами. Этот массированный удар в отличие от единовременного воздействия большого количества самолётов отличался продолжительностью. Сотни самолётов волнами с малых высот обрабатывали передний край вражеской обороны. Экипажи «Ил-2» и «Пе-2» штурмовали и бомбили траншеи противника, его живую силу, ударами по артиллерийским и миномётным позициям парализовали огневое противодействие немцев и тем самым расчищали путь пехоте. «Ил», как правило, висели над вражескими позициями по 20–25 минут, несмотря на малую высоту (50—150 м) и плохую видимость. Довольно активно работали на поле боя и бомбардировщики.

Авиация во время прорыва обороны и дальнейшего наступления наземных частей выполняла самые различные задачи: вела разведку, подавляла огневые средства противника, усиливала удары артиллерии и т. д. Но наиболее ярко её взаимодействие с наземными войсками проявлялось в сопровождении штурмовиками подвижных танковых групп. Чтобы выполнить эту задачу в зимних условиях и при наличии долговременной мощной обороны, какую имел противник на красносельском направлении, надо было тщательно и умело подготовиться. Задача штурмовых частей состояла в том, чтобы при вводе в прорыв подвижных танковых групп сопровождать их по оси движения, активно уничтожая и подавляя противотанковую артиллерию противника и его танки. Для этой цели на танковое соединение было выделено по шесть небольших групп штурмовиков. Каждая группа должна была находиться над полем боя по 20–25 минут. Высота сопровождения не превышала 600 м. Смена групп происходила в воздухе. Танкисты ось своего

движения в направлении главного удара на Красное Село разбили на одиннадцать рубежей, которые были обусловлены специальными наименованиями для радиопередач в воздух штурмовикам. «Ил-2» заранее знали цели, на которые они обязательно должны воздействовать. Кроме того, экипажам вменялось в обязанность производить атаки по указанию танкистов.

При действии на поле боя Н-ского танкового соединения внимание лётного состава было обращено на прикрытие левого фланга танкистов и особенно на одну из целей, которую нужно было держать под непрерывным бомбовым воздействием. По мере продвижения танковой группы вперёд внимание лётчиков сосредоточилось уже на правом фланге танкового соединения. Иначе говоря, штурмовики надёжно сопровождали танкистов на всём их пути.

Успешное взаимодействие штурмовиков с танками во многом зависит от организации радиосвязи и умелого целеуказания самолётам, находящимся в воздухе. Поэтому было решено в районе боевых действий организовать подвижной КП командира штурмового соединения, а в боевые порядки подвижных танковых групп послать офицеров связи из числа лётчиков, не могущих выполнять боевые задания. Такие офицеры связи тактически грамотно и правильно нацеливали штурмовиков на уничтожение различных препятствий, мешавших продвижению танков. Командир авиационного соединения был постоянно связан с командирами танковых соединений и офицерами связи, знал обстановку, в которой действуют танковые группы, своевременно и правильно оценивал её.

Исключительно сложная метеорологическая обстановка — низкая облачность, изморозь, сплошные туманы — значительно сковывала действия штурмовиков и порой делала групповой полёт невозможным. Однако и в этих трудных условиях наши штурмовики не прекращали боевой работы. От тактики действий группами пришлось перейти к одиночным и парным боевым вылетам, эшелонированным по времени.

Как известно, современный маневренный бой заканчивается или полным окружением противника, или неотступным его преследованием. Когда наши войска вплотную подошли к Красному Селу и Ропше и начали бои за овладение этими крупнейшими оборонительными узлами сопротивления, немцы стали спешно эвакуировать громоздкие тылы и живую силу из наметившегося мешка. Немедленно было организовано авиационное преследование отступающего противника. Чтобы нарушить планомерный отход противника и дезорганизовать

работу вражеских тылов, бомбардировочная и штурмовая авиация стала одновременно наносить удары по ближним железнодорожным станциям, где могла быть погружена техника, по подходящим с тыла автомобильным колоннам порожняка и по цистернам.

В первый день немецкого отступления из-под Стрельны, несмотря на неблагоприятную метеорологическую обстановку (высота облачности 70—120 м), бомбардировщики и штурмовики сделали несколько сот самолёто-вылетов. В этот день противник понёс чрезвычайно большие потери в живой силе и технике, а наши наступающие войска захватили большие трофеи: склады, дальнобойные орудия и другое вооружение, которое противник вынужден был бросить.

В ходе наступления исключительное значение имеет воздушная разведка. Если подчас из-за плохой погоды не было возможности организовать штурмовые и бомбардировочные налёты, то разведку старались вести непрерывно, посылая одиночные самолёты «У-2», истребителей и штурмовиков. В начале операции авиация вела разведку подходящих резервов противника с задачей отсечения их от района прорыва. По мере продвижения наземных частей и начавшегося отступления противника летчики держали под неослабным контролем густую сеть железных и шоссейных дорог в районе Красное Село, Пушкин, Гатчина, Выдрица, Мга, Тосно и т. д.

Уже после двенадцатидневных напряжённых боёв наши войска, преодолев сильно укреплённую, глубоко эшелонированную оборону противника, продвинулись вперёд на 65—100 км. Вражеская осада Ленинграда полностью снята, ликвидирована угроза варварских обстрелов города, противник понёс тяжёлые потери в живой силе и технике.

Наступление войск Ленинградского фронта продолжается. Лётчики всех видов авиации эффективно помогают наземным войскам. Потерпев жестокое поражение и вынужденный к отступлению, враг ведёт упорные сдерживающие бои. Задача заключается в том, чтобы не дать противнику вывести из-под удара свою живую силу и технику, полностью ликвидировать немецкую группировку войск, находившуюся под Ленинградом.

Лётчики Ленинградского фронта, воодушевлённые благодарностью товарища Сталина, выполняют задачи, стоящие перед ними.

«Сталинский сокол» № 14 от 16 февраля 1944 г.

Дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Т. Хрюкин
Некоторые вопросы действий авиации в Крыму [1]

Личный состав наших частей вырос и окреп в боях за Сталинград, Донбасс, Миус-фронт, Молочную. Имея в своих рядах лётчиков высокого класса, мы начали готовить авиационное наступление на Крым.

Перед нами стояла задача — помочь наземным войскам изгнать немецко-румынских захватчиков с территории Крымского полуострова и очистить южное небо от фашистских самолётов.

Подготовительный этап прошёл в изучении воздушной и наземной обстановки в районах предстоящих действий. Мы выясняли, какие части противника стоят перед нашими войсками, где располагаются немецкие штабы, радиостанции, аэродромы, каково движение по железным и автогужевым дорогам, где проходят воздушные трассы врага. Это и многое другое воздушное командование изучало во всех деталях по данным разведки.

Достаточное количество отлично подготовленных лётчиков давало нам полную возможность широко развить в Крыму боевые действия методом свободной «охоты». Применяя этот метод, воздушное командование стремилось создать тяжёлые условия для противника.

Приказ, разработанный воздушным командованием, разъяснил авиачастям не только цели и задачи свободной «охоты», но и те требования, которым должны отвечать лётчики-«охотники». Мы указывали, что *«охотник» должен обладать умением видеть всё первым, нападать внезапно, бить наверняка, с одной очереди, быстро оценивать обстановку и действовать там, где его меньше всего ждут.* Мы говорили лётчикам: «Если „охотник“ привозит пробоины, — это доказывает, что он не освоил своей профессии». Требовали, чтобы «охотники» тщательно изучали уязвимые места вражеских самолётов, паровозов, автомашин, танков и чтобы не только изучали, но и наносили удары именно по этим местам, совершенствуя меткость стрельбы. «Охотникам» предписывалось широко пользоваться фотоснимками и самим производить

аэрофотосъёмку.

До начала «охоты» был проведён сбор выделенных для этой цели штурмовиков и истребителей, которые обменялись соображениями о предстоящих боевых действиях.

«Охоту» мы повели различными группами — от пары до двенадцати самолётов, в зависимости от характера цели и погоды. Результат не замедлил сказаться.

Наши лётчики выследили воздушную трассу Крым — Одесса, по которой немцы на транспортных самолётах возили людей и особо важные грузы, а также, маневрируя авиацией, перебрасывали с одного участка на другой бомбардировщики. Было установлено, что немецкие самолёты ходят вдоль побережья мимо Кинбурнской косы. Воздушное командование сформировало усиленную группу истребителей-«охотников» под командованием трижды Героя Советского Союза Покрышкина. На Кинбурнской косе, против Очакова и Николаева, была создана истребительная засада.

В течение 20 дней группа Покрышкина перехватила и уничтожила на этой трассе 30 немецких самолётов, заставив противника отказаться от кратчайшего воздушного пути на Крымский полуостров и избрать для перелётов другой, вдвое удлинённый, путь.

Всю зиму работали над Крымом экипажи истребителей-«охотников» Дзусова, Савицкого, Морозова, Еремина, штурмовиков-«охотников» Панычева и Чумаченко. Они бесстрашно ходили по тылам противника, прекрасно используя плохую погоду, подкрадывались к самолётам, сбивали их внезапной атакой, совершали нападения на паровозы на перегонах и железнодорожных станциях, на автомашины по дорогам, неожиданно выскакивая из облаков, расстреливали прислугу батарей.

Наступательный характер боевой работы полностью оправдал наши надежды. Действия «охотников» в ряде мест терроризовали немецких захватчиков. Фашистские лётчики стали бояться встреч с нашими истребителями. У страха глаза велики: немцам даже начало казаться, что в Крыму действуют какие-то особые советские истребительные машины.

За четыре месяца «охоты» истребители сбили в воздухе 91 немецкий самолёт, внезапными налётами на аэродромы сожгли 53 машины, разбили, сожгли и подбили вместе со штурмовиками-«охотниками» и ночными бомбардировщиками 54 танка, 10 бронемашин, 1 833 автомашины, 42 паровоза, 150 вагонов, 28 бензоцистерн, взорвали 7 складов с боеприпасами, подавили огонь 20 батарей, потопили 4 баржи, 3 катера.

Цель была достигнута: чувствительные удары, внезапно наносимые немцам в течение долгого промежутка времени, дезорганизовали и расшатывали немецкую оборону.

Смелые, решительные действия наших истребителей, их высокий боевой дух помогли наземному командованию сосредоточить войска на плацдармах, подготавливаемых для наступательных операций в Крыму. Истребители прикрывали строившиеся через Сиваш переправы, а когда они были готовы, — защищали сосредоточившиеся войска от нападений германских бомбардировщиков.

* * *

С приближением весны, когда надвинулись сроки предстоящего наступления на Крым, мы значительно активизировали деятельность всех видов нашей авиации. В общий план Крымской операции были включены массированные удары по вражеской авиации на аэродромах.

Целесообразность задуманного нами первого удара по немецким аэродромам в Крыму накануне самого наступления была обусловлена необходимостью избавить наши наземные войска от излишних потерь. Дело в том, что на узком плацдарме побережья Сиваша и Перекопа было сосредоточено много наших войск и, если бы противник в день наступления нанёс по этому участку массированный авиационный удар, жертвы и потери были бы неминуемы, а успех нашей атаки намного ослаблен.

Вражеские аэродромы в Крыму были достаточно изучены за зиму нашими «охотниками» и разведчиками. Тем не менее мы продолжали вести усиленную разведку и с неослабным вниманием изучали противника. Необходимо было обеспечить такие условия, при которых первые удары дали бы наибольший эффект. Мы убедились, что последовательные налёты с промежутками через 30–40 минут или через час никогда не дадут такого эффекта: зенитные средства врага и его истребительная авиация будут на-чеку и примут все меры, чтобы помешать повторным штурмовкам.

Командование тщательно разработало план первой одновременной штурмовки нескольких аэродромов, а лётчики-штурмовики Пруткова и истребители Савицкого и Гейбо блестяще её осуществили. Удару предшествовала большая подготовительная работа, которую провели командиры авиачастей и групп, выработавшие принципы взаимодействия и организовавшие изучение целей. В каждую группу назначались

лётчики, которые уже по нескольку раз бывали над аэродромами противника. Штурмовые группы совместно с истребителями провели розыгрыш удара на земле и в воздухе. Эта «генеральная репетиция» очень помогла лётчикам.

Одновременный массированный удар по пяти аэродромам был нанесён 7 апреля к исходу дня. За 1–2 минуты до налёта в намеченных нами зонах отсечения появились группы истребителей, имевшие задачу отсекать немецкие истребители, которые могли быть высланы с южных аэродромов. После штурмовки эти группы пресекали малейшие попытки «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов» преследовать возвращающиеся домой наши штурмовые группы.

Над аэродромами действовали группы «Ил» по 14–18 самолётов. На цель их повели опытные офицеры Филиппов, Тюленев, Анисов, Суклыжкин, Жавинский. Штурмовиков прикрывали группы лучших истребителей Савицкого. В каждую группу «Ил-2» входило не менее 6 самолётов, имевших назначение подавлять зенитный огонь. Следуя впереди ударной группы штурмовиков на расстоянии в 1–1,5 км, они приходили к цели на высоте 800—1 000 м и, вызвав на себя огонь зениток, веером пикировали на них. После первой же атаки лётчики становились в круг, продолжая подавлять зенитную артиллерию.

Ударная группа штурмовиков за 5–6 км до цели выскакивала на высоту 300–400 м и атаковала стоянки самолётов, работая парами с индивидуальным прицеливанием.

Группы сопровождения были составлены из 14–16—18 самолётов. Часть истребителей прикрывала ударную группу штурмовиков, обеспечивая их работу; часть вместе со штурмовиками группы подавления атаковала зенитки; часть патрулировала над аэродромом, не допуская подхода истребителей противника.

В этот порядок вносились изменения в зависимости от особенностей аэродромов, стоянок самолётов, зенитного огня и др. Заранее были предусмотрены могущие встретиться неожиданности, и это обстоятельство также сыграло немаловажную роль в успехе удара, так как на некоторых аэродромах не оказалось материальной части и штурмовка была перенесена на запасные цели.

В результате первого удара по крымским аэродромам на земле было сожжено и уничтожено 23 самолёта, сбито в воздушных боях 13 машин и, кроме того, вызваны пожары, взрывы, испорчены лётные поля. Одна из групп, между прочим, атаковав запасную цель, разбила на станции Джанкой 3 железнодорожных состава.

В этот день произошёл эпизод, характеризующий высокий моральный уровень наших лётчиков, их тесное боевое содружество. Подбитый после штурмовки аэродрома старший лейтенант Беда совершил вынужденную посадку вблизи занятого немцами населённого пункта. Рядом с ним сейчас же опустился его ведомый младший лейтенант Береснев, который забрал на свой самолёт Беду и его стрелка Романова, взлетел и с воздуха расстрелял повреждённый «Ил», чтобы он не достался немцам.

После налета надо было помешать противнику оправиться от удара и за ночь привести себя в порядок. Поэтому мы всю ночь блокировали немецкие аэродромы, подвергая их бомбардировкам. В эту же ночь на один из важнейших аэродромов был произведён дерзкий налёт шестёрки истребителей в составе Савицкого, Тарасова, Рубахина, Егоровича, Абрашитова, Пискарева. «Повесив» над аэродромом светящиеся бомбы, истребители основательно проштурмовали его, несмотря на сильный зенитный огонь, и подавили семь прожекторов из восьми. Пикируя под углом 50–60° с 1 500 до 200 м, истребители совершили по 2–3 захода каждый.

В эту же ночь авиация применила военную хитрость, оказав значительную помощь танковому соединению, которое сосредоточивалось для занятия исходного положения. Поднятые в воздух самолёты легкомоторной бомбардировочной авиации шумом своих моторов заглушили шум моторов передвигающихся танков.

Удары по аэродромам, проведённые нами накануне дня наступления, дали настолько большой эффект, что в течение двух последующих дней, в самый ответственный момент, когда наши наземные войска штурмовали Перекоп и форсировали Сиваш, немецкая авиация бездействовала.

Наша авиация, в противовес немецкой, полностью развернула свою наступательную мощь. Взаимодействуя с наземными войсками, штурмовики, бомбардировщики и истребители оказали огромную помощь в прорыве вражеской обороны на Сиваше и Перекопе. Большую роль сыграла авиация в сражении, разыгравшемся у высоты 30,3, являвшейся ключевой позицией в воротах Крыма. Эта сильно укреплённая и насыщенная огневыми средствами высота закрывала проход на узком участке от озера Айгульского до одного из заливов Сиваша. Штурм укреплённого узла в лоб не дал результата. Тогда пехота была скрытно переброшена через озеро и сосредоточена для решительной атаки. Ей предшествовал массированный удар 100 «Ил-2» и 36 пикирующих бомбардировщиков. Наземное командование дало высокую оценку нашим действиям: высота пала, прорыв на

Томашёвку был обеспечен.

* * *

Первый этап действий авиации остался позади. С вводом танкового соединения в прорыв начался второй этап авиационного наступления.

Всю ночь перед тем как была введена в прорыв подвижная группа, авиация била по немецким аэродромам. На рассвете, в момент, когда начался танковый рейд, штурмовики Пруткова и бомбардировщики Чучева вновь нанесли одновременный массированный удар по аэродромам, так как воздушная разведка донесла нам, что немцы под влиянием наших штурмовок начали перебрасывать свою авиацию в глубь полуострова. На этот раз наши удары были распространены также и на два глубинных аэродрома.

Преследуя воздушного противника буквально по пятам, истребители Еремина, Попова и штурмовики Жихарева в течение четырёх дней дважды пересаживались на новые аэродромы, продвигаясь в глубь Крыма. В дальнейшем, с продвижением танкового соединения на юг, вся наша авиация в быстрые сроки, измеряемые 1–2 днями, перелетала всё дальше на юг, вытеснив остатки дезорганизованной, понёсшей потери на земле и в воздухе авиации противника на последние аэродромы Крыма в районе Севастополя.

Героическая боевая работа передовых батальонов аэродромного обслуживания обеспечила быстрое и чёткое проведение весьма сложного аэродромного манёвра. Посаженные на автомашины комендатуры БАО следовали в рядах наступающих войск и даже в составе танковой колонны, устремившейся в прорыв. Были такие аэродромы, с которых утром ушли немцы, а к исходу дня на стоянках уже находились наши самолёты, и все хозяйство по их обслуживанию было на полном ходу. Работники БАО быстро и энергично разминировали лётные поля, налаживали питание людей, обслуживание машин. Технический персонал полков, перебрасываемый на транспортных самолётах вслед за боевыми машинами, немедленно приступал к исполнению своих обязанностей.

Темп наземного и авиационного наступления был настолько высок, что немцы в ряде случаев не успевали уничтожать даже горючее, не говоря уже о бомбах, сотнями остававшихся на аэродромах, и зенитных орудиях, брошенных бежавшей прислугой.

Потрёпанная, измотанная многочисленными штурмовками на земле и в воздушных боях немецкая авиация в дальнейшем делала только слабые попытки противодействовать нашему возрастающему нажиму. Её воля к борьбе была сломлена; инициатива и господство в воздухе принадлежали нам.

Наши штурмовики, бомбардировщики, истребители продолжали бить по аэродромам днём и ночью: 15 апреля было уничтожено 28 немецких самолётов, 16 апреля — 10 самолётов, 18 апреля — ещё 10 и т. д.

Разведка установила прибытие из Румынии транспортных самолётов «Ю-52», «ФВ-200-Кондор» и «Ме-323-Гигант», прилетевших в район Севастополя в целях эвакуации. 22 апреля с 18.00 до 19.00 мы нанесли новый массированный удар по всем севастопольским аэродромам объединенными силами бомбардировщиков Чучева, штурмовиков Пруткова, Филина, истребителей Савицкого и Гейбо, уничтожив 18 самолётов и повредив 10. На аэродромах вспыхнуло 25 пожаров, имели место 4 сильных взрыва, был подавлен огонь 8 зенитных батарей, и на двух аэродромах нам удалось серьезно повредить лётные поля. Над одним из этих аэродромов после штурмовки появилась группа вновь прибывших из Румынии 20 «Ю-52», и наши посты наведения видели, как немцы подали им сигналы, запрещающие посадку. Сделав круг над аэродромом, «Ю-52» повернули обратно на запад.

Ночью за эти аэродромы взялись легкомоторная авиация Кузнецова и средние бомбардировщики, которые до утра продолжали столь успешно начатую днём работу по уничтожению материальной части врага. В 5.50 утра сюда опять явились группы «Ил» и «Як», уничтожившие на земле 13 самолётов и сбившие в воздушных боях ещё 10 немецких машин.

Параллельно с ударами по аэродромам наши лётчики выполняли задачи по уничтожению судов в портах, штурмовке живой силы, подавлению артиллерийских и миномётных батарей и совершали налёты на большие скопления автотранспорта на дорогах к Севастополю и в самом городе. За отличную боевую работу штурмовикам Кондакова наземное командование в течение одного дня объявило по радио несколько благодарностей.

Немцы, разгромленные нашими войсками на крымской земле, в небе Крыма также понесли жестокое поражение. Мы едва ли ошибемся, если скажем, что нам удалось разгромить всю бомбардировочную авиацию, которой располагал здесь противник.

Вполне понятно, что мы не могли бы достичь такого успеха

без отлично организованного управления авиацией и чётко работающей связи, позволявших воздушному командованию немедленно реагировать на изменения воздушной и наземной обстановки и гибко маневрировать большими и малыми группами дисциплинированных, прошедших отличную боевую выучку лётчиков, охваченных высоким наступательным духом. Великолепное взаимопонимание между наземным и воздушным командованием с начала и до конца Крымской операции служило гарантией тесного взаимодействия наземных войск и военно-воздушных сил в их едином стремлении сбросить немцев с Крымского полуострова в Чёрное море.

«Сталинский сокол» № 41 от 20 мая 1944 г.

Генерал-полковник авиации С. Красовский
Искусство наступления

5 августа 1943 г. Москва от имени родины салютовала войскам Воронежского фронта, освободившим Орёл и Белгород от немецких оккупантов.

Этот салют возвестил о том, что Красная Армия приступила к освобождению от немецких захватчиков Советской Украины. За Белгородом начиналась украинская земля.

Украина — жемчужина нашей страны. Отбивая яростные атаки немцев под Сталинградом, мы мечтой уносились в будущее, к тому времени, когда вступим на родную украинскую землю.

Сталинград был великим испытанием стойкости наших солдат и офицеров в обороне. Тогда девизом было: «Выстоять!»

Украина была испытанием силы наступательного порыва наших войск, их мастерства и искусства в наступлении, в преследовании врага. Нашим девизом стало: «Вперёд, на запад! Никакой передышки врагу!»

Мы отлично выдержали и первое и второе испытания. Мы выдержали их на земле и в воздухе. Страна, славившая героев обороны Сталинграда, узнала и навеки прославила имена героев наступления на Украине, форсировавших Днепр и Днестр, освободивших Киев, разгромивших немцев под Проскуровом.

Летопись героических боёв Красной Армии за освобождение Украины содержит много прекрасных страниц, повествующих о доблести и мастерстве крылатой сталинской армии. Будущие историки во всех деталях воссоздадут картину этой битвы. Сейчас мы хотим дать лишь краткий обзор действий советской авиации на Украине и, в частности, лётчиков нашего соединения, прошедших путь от Белгорода до Перемышля.

Опыт боёв на Украине показал: роль ВВС сейчас настолько возросла, что ни одна армейская операция не может быть успешно проведена без участия авиации.

В минувшем году мы непрерывно совершенствовали тактику взаимодействия с различными родами войск. Это взаимодействие оттачивалось и на поле боя и в процессе преследования отступающего врага.

Сталинская тактика маневрирования была блестяще воплощена в жизнь. В гигантской битве на полях Украины эта тактика успешно была применена и авиацией. Здесь с особой

силой сказались главные преимущества авиации перед всеми другими родами войск; её подвижность и маневренность. Яркое выражение этой маневренности заключается в том, что мы научились в кратчайший срок массировать свои усилия на любом направлении, объекте, участке обороны противника, научились наиболее рационально использовать авиацию.

Большая маневренность авиации, дальность её действий, способность наносить массированные удары — все эти качества ВВС оказали огромное влияние на ход боёв на Украине, позволили увеличить размах наступательных операций, быстрее сломить сопротивление противника и громить его по частям.

Прошедший год характеризовался совершенствованием искусства управления авиацией в условиях быстро меняющейся обстановки. Мы научились гибко управлять воздушными силами, быстро переходить от авиационной подготовки атаки к непосредственной поддержке с воздуха действий пехоты и танков, от поддержки наступления на поле боя к авиационному преследованию противника в оперативной глубине его обороны.

Таковы отличительные черты действий нашей авиации на Украине.

5 июля 1943 г. немцы предприняли генеральное наступление в направлении на Обоянь. Немецкое командование рассчитывало на свои танки «Тигр» и самоходные орудия «Фердинанд», поддерживаемые с воздуха сотнями самолётов. Перед войсками нашего фронта было сосредоточено восемь немецких воздушных эскадр, в том числе 52-я истребительная эскадра резерва верховного главнокомандования, состоявшая из асов.

Обстановка в воздухе перед началом операции складывалась не в нашу пользу. Немцы имели некоторое численное превосходство в бомбардировщиках. И мы должны были за счёт качества нашей истребительной авиации и мастерства людей стать хозяевами неба. Борьба с бомбардировщиками противника была в тот период нашей главной задачей. О том, как она была выполнена, можно судить по такой цифре: среди 682 самолётов, сбитых за время Белгородской оборонительной операции, — 354 бомбардировщика. Наши истребители не допустили ни одной бомбардировки наших резервов и коммуникаций, прикрыли с воздуха подход к полю боя главных сил.

В эти дни на весь фронт прогремела слава лётчиков-истребителей. Старший лейтенант Гулаев за время операции лично сбил 13 самолётов противника. Легендарным стал подвиг гвардии старшего лейтенанта Горобец. Он в одном бою сбил девять «Ю-87». В эти же дни сержант Агданцев уничтожил в одном бою три вражеских самолёта, из которых два — тараном.

Так завоёвывалось господство в воздухе.

Перед войсками фронта немцы сосредоточили 11 танковых дивизий. Для прорыва нашей обороны и развития дальнейшего успеха противник бросил в бой одновременно до 400 танков. В срыве танковых атак врага решающую роль сыграли наши штурмовики и бомбардировщики. Большими группами, следовавшими одна за другой, они наносили массированные удары по танкам противника еще в момент подхода их к полю боя и развёртывания в боевой порядок. В те дни авиация уничтожила и повредила 348 танков.

Наступление немцев на этом фронте было сломлено и бесславно провалилось. Наши войска в свою очередь перешли в наступление.

Развивая его, войска Фронта, поддерживаемые с воздуха авиацией, к 16 августа 1943 г. вышли на рубеж Ахтырка, Богодухов. Воздушная разведка своевременно донесла о большом сосредоточении сил противника на этом рубеже. И действительно, в районе Ахтырка наши войска встретили исключительно сильное противодействие немцев. Десять суток здесь шли ожесточённые бои с переменным успехом. Противник усилил свою ахтырскую группировку свежими танковыми дивизиями, стремясь окружить наши войска. В разгроме контрнаступающих сил противника значительную роль сыграла авиация, успешно взаимодействовавшая с наземными войсками. По главной группировке немецких танков в районе Великоозерский было произведено 3200 самолёто-вылетов, из которых 2800 сделаны штурмовиками и бомбардировщиками. Немцы начали отходить.

Воздушная разведка непрерывно следила за путями этого отхода. Всё управление авиацией было перестроено таким образом, чтобы по следам разведчиков направлять группы «Ил-2» и «Пе-2». Движение сплошных колони противника через р. Ворскла, западнее Ахтырки, создало благоприятные условия для действий наших воздушных сил. Разрушив переправу через р. Ворскла, части нашего соединения в течение двух дней беспрерывно атаковали скопившиеся вражеские автоколонны. Это было подлинным разгромом немцев. Падение Ахтырки открывало дорогу на Харьков, Полтаву. Войска фронта выходили на берега Днепра.

Битва за Днепр занимает, пожалуй, центральное место в боях Красной Армии за освобождение Украины от немецких оккупантов. Сражение на Днепре — одно из крупнейших за время Отечественной войны, и в этом сражении во всей полноте развернулись творческие способности советских полководцев,

офицеров.

Основные усилия частей нашего соединения были здесь направлены на решение двух задач: прикрытие с воздуха сосредоточения наших войск и переправы их через р. Днепр и содействие войскам в расширении плацдармов (букринского и севернее Киева).

Небо над Днепром стало ареной ожесточённых воздушных боев. Успех борьбы за господство в воздухе во многом решила правильная организация управления авиацией. Она обеспечивала возможность встречи групп вражеских самолётов еще на дальних подступах к Днепру. Наблюдательный пункт командира истребителей находился на правом берегу Днепра в непосредственной близости от наблюдательного пункта командира танкового соединения и имел с ним телефонную связь. Отсюда командир истребителей руководил боем, перенацеливал лётчиков в зависимости от обстановки, давал сигналы на вылет резервных групп.

Чёткое, до последней детали продуманное управление истребителями, непрерывное наращивание сил позволили нашим лётчикам сразу же стать хозяевами неба над рекой. В одном ряду с героями — сапёрами, артиллеристами, пехотинцами, прославившимися в битве за Днепр, стоят и многие наши лётчики, смело и искусно прикрывавшие переправы войск.

На глазах пехотинцев провела неравный бой с немецкими истребителями восьмёрка «Ла-5» под командой гвардии старшего лейтенанта Горелова, прикрывая переправы в излучине Днепра. За 40 минут патрулирования восьмёрка «Ла-5» сорвала бомбардировку наших войск девятью группами «Юнкерсов» общей численностью свыше 100 самолётов. Советские истребители заставили немцев сбросить бомбы на свои войска. В этом бою были сбиты 9 бомбардировщиков и один истребитель противника. А через несколько дней пехотинцы вновь наблюдали, как группа «Ла-5» того же Горелова отразила налёт на переправу нескольких групп бомбардировщиков противника в количестве 90 самолетов. Стремительной атакой в лоб гвардии старший лейтенант Горелов во главе своей группы врезался в боевой порядок противника и заставил немцев повернуть вспять. В этом бою было сбито 15 «Ю-87».

В то время как истребители прикрывали переправы через Днепр, штурмовики и бомбардировщики ударами с воздуха взламывали укрепления врага.

В начале ноября 1943 г. войска фронта стали готовиться к решительным боям за Киев. Подготовительный период этой операции характеризовался исключительно крупным манёвром

войск фронта из района букринского плацдарма на правый берег Днепра севернее Киева. Авиационное обеспечение этого манёвра было организовано таким образом, что патрули истребителей непрерывно висели над наземными войсками на переправах, на марше и в районе сосредоточения. В этот период истребители генералов Голунова и Головни отразили десятки налётов немецких бомбардировщиков на переправы и колонны наших войск на марше.

Как только этот манёвр был завершён, в воздух была поднята штурмовая и бомбардировочная авиация, чтобы нанести массированный удар перед фронтом войск, сосредоточившихся севернее Киева. 3 ноября над основными узлами сопротивления немцев севернее Киева появились 103 «Ил-2» и 64 «Пе-2». В брешь, пробитую авиацией, устремились танки.

В историческую ночь с 5 на 6 ноября 1943 г. войска 1-го Украинского фронта полностью овладели Киевом.

В последующей операции, в частности во время наступления на Бердичев — Новоград-Волынский, погода не позволяла массированно использовать авиацию, и всю тяжесть боевой работы выносили на себе экипажи «охотников».

В этот период авиация из-за метеорологических условий использовалась главным образом для борьбы с оперативными перевозками противника. Сорвать планомерную работу железнодорожного транспорта, лишить немцев возможности маневрировать — такова была основная тактическая задача, которую решала авиация.

Уже после того как советские войска заняли Шепетовку, Славуту, мы имели возможность наглядно убедиться в эффективности работы «Ил-2»-«охотников» по борьбе с железнодорожными перевозками противника. В частности, широкую известность приобрёл удар группы «Ил-2» лейтенанта Долгова по эшелонам на станции Шепетовка. В результате бомбардировочных и штурмовых действий группы были уничтожены 14 эшелонов в составе 460 вагонов. Среди них было 60 вагонов с боеприпасами. Эти результаты удара «Ил-2» были подтверждены впоследствии специальной командой штаба ВВС Красной Армии. За блестяще проведенный налёт на станцию Шепетовка главный маршал авиации тов. Новиков наградил лейтенанта Долгова орденом Суворова третьей степени.

На фланге войск фронта началась знаменитая Корсунь-Шевченковская операция. Мы должны были парализовать работу транспортных немецких самолётов, летавших в район окружённой группировки. Здесь были применены уже не раз использованные советской авиацией методы борьбы с «Ю-52»,

неизменно появлявшимися там, где немцы попадали в «котёл»: перехват в воздухе, налёты на места базирования и посадок, умелое сочетание действий разведывательной и боевой авиации и т. д.

Задача авиации в тот период не ограничивалась борьбой с транспортными самолётами. Штурмовики и бомбардировщики действовали по мотомеханизированным войскам внутри окружённой группировки, по немецким танкам, пытавшимся прорваться на помощь окружённым войскам.

Ещё не завершилось окончательное уничтожение корсунь-шевченковского «котла», как на другом участке фронта началась новая наступательная операция, вошедшая в историю под названием Днестровской. Она явилась в подлинном смысле слова испытанием для нашего соединения. Наступление войск фронта на тарнопольско-проскуровском направлении началось в марте 1944 г., в период весенней распутицы и ещё более ухудшившихся метеорологических условий. Несмотря на эти трудности, наша авиация сумела своевременно перебазироваться и сосредоточить свои силы на направлении главного удара. Невзирая на сложность аэродромного маневра и непогоду, авиация работала с большим напряжением и эффективностью.

Принцип массированного использования авиации в ещё большем масштабе был применён нами во Львовско-Перемышльской операции. Эта операция вылилась буквально в торжество мощи сталинской авиации. Я укажу на такую цифру: число самолёто-вылетов только за второй день Львовской операции составляло 1:3 к числу самолёто-вылетов за всю Белгородскую оборонительную операцию, в которой, как известно, авиация действовала очень активно. За всю Корсунь-Шевченковскую операцию мы сделали меньше боевых вылетов, чем за один день прорыва обороны немцев на львовском направлении.

Львовская операция показала не только техническую мощь сталинской авиации, но и зрелость её командиров, научившихся искусно управлять, умело использовать армады машин. В июльской операции 1-го Украинского фронта авиация сыграла роль могучего тарана, который помог пробить брешь в немецкой системе долговременных укреплений, сломить волю противника к сопротивлению. В основу плана использования авиации была положена идея мощного, собранного «воздушного кулака».

Никогда ещё немцы не видели над своими укреплениями и скоплениями танков столь мощные армады советских самолётов, никогда ещё нашим авиационным командирам не приходилось организовать такие массированные удары. Они держали экзамен

на уменье использовать ту великую силу, которую дала им наша страна, на уменье управлять в воздухе сотнями самолётов в условиях быстро меняющейся обстановки.

Идея удара «воздушного кулака» по узкому участку себя оправдала. Наши авиационные командиры и лётчики при организации этого удара показали свою тактическую зрелость, возросшую военную культуру.

Нельзя не отметить работу авиационных тылов, сумевших в чрезвычайно трудных условиях обеспечить действия авиации. Невозможно осуществлять непрерывное взаимодействие авиации и наземных войск, не решив вопросов маневренности авиационных тылов. Пехота двигается вперёд быстрыми темпами. Подвижные группы совершают броски вперёд, не укладывающиеся ни в какие планы. Успех работы авиации в этих случаях в значительной степени решают наши скромные труженики, которых только по традиции называют людьми авиационного тыла. Практически они двигаются сейчас в боевых порядках пехоты под огнём противника, подготавливая лётные поля, посадочные площадки.

Это даёт нам возможность осуществлять аэродромный манёвр, исключительно эффективно действовать на всю глубину обороны противника, не отставать от мотомеханизированных войск.

С гордостью мы можем оглянуться на путь, пройденный за год. Сколько водных рубежей, линий обороны противника осталось позади! Этими рубежами и линиями отмечен путь совершенства наших лётчиков и авиационных командиров, научившихся бить врага так, как этого требует от них товарищ Сталин. К Сану мы пришли зрелыми воинами и командирами, вооружёнными арсеналом тактических приёмов лучшего использования авиации в интересах наступления наших войск.

Путь от Белгорода до Перемышля отмечен тысячами воздушных боёв, больших и малых ударов «Ильюшиных» и «Пе-2». С 5 июля 1943 г. по 1 августа 1944 г. мы провели 1 158 воздушных боёв, сбив 2 521 самолёт противника. Мы уничтожили тысячи автомашин, танков, пушек.

Наши самолёты летают уже над Краковом. Мы идём вперёд, на запад, вооружённые богатейшим опытом, приобретённым в боях на Украине.

«Сталинский сокол» № 67 от 20 августа 1944 г.

Герой Советскою Союза генерал-лейтенант авиации И. Журавлев Авиация в боях за освобождение Прибалтики

Освобождение Советской Прибалтики близится к концу. Один за другим рушатся здесь последние оплоты немецких захватчиков. Битва на прибалтийском театре войдёт в историю Отечественной войны как пример умелого взаимодействия всех родов войск при взламывании сильно укреплённых оборонительных рубежей, как пример упорства в преодолении огромных трудностей, связанных с исключительно сложным рельефом местности.

В осуществлении плана Верховного Главнокомандования об очищении от немцев прибалтийских республик и уничтожении огромного количества живой силы и техники врага, прижатого к берегам Балтийского моря, большую роль сыграла советская авиация. Значение её тем более возросло, что в силу рельефа местности наше командование не всегда могло вводить в бой большие танковые соединения. Пересечённая лесисто-болотистая местность Прибалтики сковывала маневренные возможности танков, привязывала их к дорогам.

Война на дорогах и за дороги — это, пожалуй, одна из самых характерных особенностей прибалтийского театра военных действий. Дорога здесь — ключ к победе. Наиболее ожесточённые бои развёртывались именно там, где речь шла об овладении дорогой. Мы могли бы привести много примеров ожесточённых боев за важнейшие магистрали. Так, враг с большим упорством удерживал на первый взгляд малозначащий населённый пункт Лаура. Но в силу того, что Лаура являлась ключевой позицией к овладению большим участком Рижского шоссе, сюда были направлены мощные удары наземных и воздушных сил.

Такой характер войны, сосредоточенной на дорогах, не мог не отразиться на оперативном использовании авиации. Удары по мостам, переправам, штурмовые и бомбардировочные действия, связанные с закупоркой движения на шоссе и железных дорогах, с разрушением отдельных участков важнейших магистралей, имели большое значение ввиду указанной нами особенности боёв в Прибалтике.

Другая характерная особенность этих боёв заключается в том, что немцы сосредоточили в Прибалтике значительное количество

артиллерии и миномётов. Как на передней линии, так и в глубине вражеской обороны мы наблюдали чрезвычайно сильное насыщение огневыми средствами.

Это обстоятельство потребовало от авиационного командования выделения специальных сил. В общем плане использования авиации на 3-м Прибалтийском фронте борьба с артиллерией играла одну из первостепенных ролей.

Борьба эта имела здесь ряд особенностей, которые определялись опять-таки рельефом местности. Немцы имели возможность тщательно маскировать артиллерийские и миномётные батареи в лесах, рощах. Поиск хорошо замаскированных батарей производился мелкими группами штурмовиков. Опыт показал, что поиск артиллерийских батарей в лесистой местности, манёвр над ними для больших групп самолётов затруднены. Поэтому чаще всего на борьбу с вражеской артиллерией мы высылали группы в четыре-шесть «Ил-2».

Интенсивный огонь немецкой артиллерии требовал подчас не только непрерывного, но и длительного пребывания Ильюшиных над полем боя. В отдельных случаях группы штурмовиков (например группа, ведомая старшим лейтенантом Лукашиным) делали до семи заходов. Лётчики полковника Полушко, взаимодействовавшие с Н-ским соединением, для уничтожения артиллерии и миномётов применили метод последовательных и непрерывных ударов групп в составе 6–8 самолётов в течение полутора-двух часов. Каждая группа находилась над целью 15–20 минут. Такое патрулирование «Ил-2» над артиллерийско-миномётными позициями позволило наступающей пехоте выполнить свою задачу, не встретив серьёзного огневого противодействия.

Успех борьбы с вражеской артиллерией обеспечивался и отлично организованным взаимодействием с советскими артиллеристами. Наши лётчики имеют достаточно большой опыт действий по целеуказаниям (реперам) артиллеристов. Этот опыт был использован сейчас в Прибалтике.

В борьбе с вражеской артиллерией, как и при выполнении других задач, нашим лётчикам, действовавшим на прибалтийском театре, пришлось обратить серьёзное внимание на навигационную подготовку. Обилие одинаковых по конфигурации озёр, больших лесных массивов, похожих один на другой, дорог, малое число крупных населённых пунктов затрудняли поиск цели, ориентировку. Рельеф местности и быстро менявшаяся наземная обстановка потребовали специального подбора командиров групп с хорошей штурманской подготовкой.

Таковы некоторые особенности действий авиации на прибалтийском плацдарме, в частности на участке 3-го Прибалтийского фронта. С этими особенностями в той или иной мере нам пришлось встретиться на различных этапах боёв как в Южной Эстонии, так и в Латвии. Остановимся на трёх главных этапах боевых действий нашего соединения на 3-м Прибалтийском фронте: прорыве обороны северо-западнее Тарту и овладении этим крупным узлом, прикрывавшим пути к центральным районам Эстонии; битве за Валгу; наступлении на Ригу.

В июле, после прорыва псковско-островского оборонительного рубежа, противник был отброшен в глубь Прибалтики и остановился на заранее подготовленных для жёсткой обороны рубежах (Петсери — Алукснэ — Гулбенэ) с целью привести в порядок свои разрозненные и изрядно потрёпанные части. В ряде случаев немцы, опираясь флангами в болота и озёра, старались заставить наши танки и пехоту пойти на обходный манёвр, чтобы выиграть время для усовершенствования своей обороны.

Наша авиация в эти дни непрерывно прикрывала поле боя и по вызову с КП главного авиационного начальника подавляла артиллерию и миномёты в наиболее крупном очаге — севернее Лауры. Частью сил мы держали под контролем важнейшие дороги.

В этот период большую нагрузку несли разведчики. Используя все виды авиации, мы непрерывно вели оперативно-тактическую разведку как в глубине вражеской обороны, так и на поле боя. Под контролем разведчиков-истребителей и штурмовиков находились все основные магистрали, по которым противник мог перебрасывать силы. Одновременно была проделана огромная работа по фотографированию оборонительных сооружений противника. Данные аэрофоторазведки помогли общевойсковому командованию выбрать наиболее уязвимые места во вражеской обороне, установить выгодные районы для её прорыва.

10 августа войска фронта перешли в наступление, имея задачу прорвать оборону немцев и развивать наступление в направлении на Тарту.

В плане оперативного использования авиации мы распределили силы таким образом, что часть их была нацелена на разрушение оборонительных сооружений, а другая — на подавление артиллерии как на поле боя, так и в глубине обороны. Штурмовики подполковника Подмогильного и полковника Полушко, действуя на двух различных участках прорыва,

непрерывными ударами с воздуха должны были подавить артиллерию, помешать манёвру тактических резервов противника на поле боя и уничтожать подходящие резервы. В ночь, предшествовавшую началу наступления, самолёты «По-2» своими ударами изнуряли немцев.

Лётчики хорошо справились со своими задачами. Авиация совместно с артиллерией пробила во вражеской обороне достаточно широкую брешь, в которую устремилась пехота. Поддержанные с воздуха, войска фронта быстро развили успех первого дня наступления.

Если до этого времени истребители, прикрывавшие войска, не ощущали активности вражеской авиации, то сейчас число воздушных боёв резко возросло. Несмотря на то, что противник значительно усилил свои ВВС, хозяевами неба оставались наши истребители. В этот период в 133 воздушных боях наши лётчики сбили 174 самолёта.

Слава о воздушных боях некоторых лётчиков прогремела на весь фронт. Широкую известность приобрёл бой капитана Сидоренкова. В паре с младшим лейтенантом Ведерниковым на «Ла-5» он вёл разведку в районе Валга. Лётчики уже возвращались домой, когда они заметили, что свыше 50 самолётов «Ю-87» и «ФВ-190» тремя группами направлялись к линии фронта. Сидоренков по радио приказал своему ведомому итти на аэродром и передать разведывательные, данные, а сам вступил в бой с вражескими бомбардировщиками. Выскочив из-за облаков, он врезался в ведущую группу «Ю-87» и с короткой дистанции зажег самолёт командира. Уйдя в облака, он затем вновь вынырнул оттуда и вторично атаковал противника, сбив замыкающего следующей группы. Действуя таким образом, капитан Сидоренков на глазах пехотинцев сбил четыре самолёта. Лётчику было присвоено звание Героя Советского Союза.

Успех нашего наступления на участке Тарту угрожал расчленением всей северной группировки немецкой армии. Противник решил любой ценой остановить наше наступление. Разведка вскрыла переброску на этот участок из Риги вновь сформированной танковой группы. Свежие силы с хода бросались в контратаки. Только за 10 дней против войск генерала Романовского противник предпринял 10 контратак.

В эти дни напряжённых боёв все силы нашей авиации были направлены на отражение контратак немцев. И здесь решающую роль сыграли удары с воздуха по артиллерии на огневых позициях и по резервам противника на основных коммуникациях. В частности, очень эффективными были наши удары по переправам через реку Эма-Иыги.

Успех отражения вражеских контратак во многом зависел от инициативы командиров групп, так как обстановка подчас складывалась самым неожиданным образом. Мы имели много случаев проявления разумной инициативы командирами групп «Ил-2». Когда Герой Советского Союза Данильченко после удара по артиллерии на огневых позициях обнаружил на соседнем участке батареи миномётов, он сам решил атаковать их и по радио нацелил на эти батареи всю группу. Когда капитан Глазунов во главе 12 «Ил-2», нанеся удар по вражеской технике близ Тарту, заметил 18 «Ю-87», то он, не дожидаясь приказа с земли, принял дерзкое решение — атаковать бомбардировщиков. И в момент выхода «Юнкерсов» из пикирования «Ильюшины» попарно сверху сзади атаковали их. Бомбардировка наших войск была сорвана. При этом Глазунов сбил один «Ю-87».

Для более тесного взаимодействия с наземными войсками и более оперативного управления авиацией в условиях быстро меняющейся обстановки авиационные командиры перешли с КП стрелковых корпусов на КП стрелковых дивизий. Это приближение авиационного командира к линии фронта самым положительным образом сказалось на гибкости управления авиацией над полем боя. Информация о наземной обстановке стала значительно более оперативной.

Ожесточённые бои на этом участке закончились полной победой войск 3-го Прибалтийского фронта. Наши войска заняли Тарту.

Завоёванное нами господство в воздухе мы прочно удержали и в последующей операции, когда войска фронта, перегруппировав силы и подтянув необходимые резервы, форсировали реки Эма-Иыги и Гауя и прорвали сильно укреплённую, глубоко эшелонированную оборону немцев под Валгой. Как известно, развивая успех наступления, наши части овладели важнейшими опорными пунктами противника — Валга, Руйена, Валмиера, Цесис — и вышли на побережье Рижского залива, освободив более 4 тыс. населённых пунктов.

В этот период воздушные сражения вспыхнули с новой силой. Первые же бои позволили сделать ряд выводов о тактике вражеской авиации. Немцы на нашем участке фронта широко использовали самолёт «ФВ-190». Он иногда заменяет у немцев пикирующий бомбардировщик «Ю-87» и используется как штурмовик. По показаниям пленных лётчиков, на «ФВ-190», вылетающих с бомбовой нагрузкой, пушки не заряжаются, а горючее берётся с расчётом на полет к цели и обратно с небольшим запасом. Лётчики на таких «ФВ-190» имеют указания не вступать в бой.

«ФВ-190» поиск цели на поле боя осуществляли выделением из группы одного или пары самолётов, в то время как основная штурмующая группа, не нарушая строя, находилась в стороне, в пределах видимости. Как только цель бывала найдена, группа вызывалась по радио и по команде разведчика штурмовала цель с высоты 400–200 м. После обработки одного объекта «ФВ-190» вставали в круг, отыскивая новые цели.

Но это было лишь на первых порах. Наши истребители вскоре после начала активных действий в воздухе заставили противника внести коррективы в свою тактику. Получив несколько предметных уроков от наших истребителей, немецкие лётчики стали приходить с усиленным прикрытием, причём в составе групп прикрытия имелись пары «охотников», которые не были связаны с общей группой и самостоятельно атаковали наши самолёты. Однако и это не помогло врагу. Он попрежнему нёс потери, и «ФВ», вооруженные бомбами, вынуждены были подходить к цели на высотах 4–6 тысяч метров.

Пытаясь воздействовать своей авиацией на боевые порядки наших наземных войск, противник одновременно намеревался сковать и нашу штурмовую авиацию, высылая на поле боя большое количество истребителей. Следует остановиться на характерных особенностях в тактике действий противника. Атака «Ильюшиных» производилась не сверху сзади, а снизу с бреющего полёта группой не менее 4–6 самолётов, из которых одна или две пары атаковали штурмовиков сверху сзади, отвлекая на себя внимание прикрывающих истребителей. Оставшаяся пара истребителей уходила в сторону, снижаясь до бреющего полёта, и нападала снизу на выходе штурмовиков из пикирования.

Своевременно разгадав манёвр противника, наши истребители сопровождения стали выделять отдельные пары, патрулировавшие с внешней стороны на высоте выхода «Ил-2» из пикирования. Немецкие лётчики, не добившись успеха, быстро отказались от такого способа атаки.

Когда противник усилил активность своих истребителей-бомбардировщиков («ФВ-190»), потребовалось ещё более тщательное патрулирование над нашими войсками, в частности над танковым соединением, глубоко вклинившимся во вражескую оборону. Истребители группами по 4—12 «Як-9» непосредственно прикрывали танкистов. В это же время на аэродромах в готовности находились другие экипажи, вызываемые на поле боя, как только требовала обстановка, что обеспечило прикрытие танков по оси их движения Валмиера — Цесис.

Это мероприятие полностью оправдало себя. Штабы танкистов и истребителей имели совместный план действий.

Оперативная группа авиационных офицеров находилась при командире танкового соединения и с его КП управляла авиацией, имея необходимые радиосредства и радиосигнальные документы.

Немецкие войска, потерпев жестокое поражение под Валгой, вынуждены были откатиться на запад и пытались закрепиться на оборонительном рубеже под Валмиерой — Сигуллой, этом последнем опорном пункте немцев на пути к Риге с северо-востока.

Войска фронта, непрерывно поддерживаемые авиацией, сбили немцев с промежуточных оборонительных полос и вышли на подступы к Риге.

Бои за столицу Латвийской республики отличались особой ожесточённостью. Ярость сопротивления немцев здесь вполне понятна: на рижском плацдарме сконцентрировались остатки разбитой северной группировки фашистов. Вывод её на территорию Германии стал ещё более трудным к связи с подходом войск 1-го Прибалтийского фронта к Мемелю и высадкой десанта Ленинградского фронта на остров Эзель.

Противник на подступах к Риге создал мощную оборону. Преодоление естественных препятствий, образованных внешним обводным рубежом, проходящим от Рижского залива по системе каналов и озёр к Западной Двине, представляло для наступающих весьма сложную задачу. Город прикрывали также искусственные оборонительные сооружения — траншеи, проволочные заграждения, минные поля и самая совершенная огневая система.

Прорыв такой укреплённой полосы потребовал нанесения мощных ударов наземными и авиационными силами.

Лётчики прежде всего дали наземному командованию исчерпывающие данные об укреплениях на подступах к Риге. Фотоснимки вскрыли огневую систему, расположение артиллерийских и миномётных батарей, систему траншей и заграждений. Штурмовики и бомбардировщики непрерывно наносили удары по вражеской обороне, его живой силе и технике. В частности, под ударами авиации была разгромлена большая артиллерийская группировка на подступах к городу.

Бои за Ригу были последним серьёзным испытанием для наших лётчиков, содействовавших освобождению Советской Прибалтики.

Сейчас они продолжают оказывать помощь наземным войскам, сражающимся с остатками немецких дивизий в Прибалтике. Уничтожить солдат и офицеров противника, не дать им уйти с латвийской земли — такова задача войск нашего фронта.

«Сталинский сокол» № 86 от 25 октября 1944 г.

Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Руденко Авиация наступления

Славный путь прошла за годы Отечественной войны сталинская авиация. Нельзя сказать, что он был лёгким и простым, но теперь мы можем с уверенностью сказать, что это был путь к мастерству, к овладению подлинным военным искусством. На первом этапе войны мы не обладали таким количеством самолётов, как теперь, но на нашей стороне было качественное превосходство. Анализируя ход военных действий за четыре месяца советско-германской войны, товарищ Сталин говорил:

«Наша авиация по качеству превосходит немецкую авиацию, а наши славные лётчики покрыли себя славой бесстрашных бойцов. Но самолётов у нас пока ещё меньше, чем у немцев».

Но и в этих условиях наши лётчики истребили в воздушных боях лучшие кадры геринговской авиации, уничтожили сотни вражеских самолётов в воздухе и на аэродромах. Сталинские соколы смело вступали в бой даже тогда, когда противник был вчетверо и впятеро сильнее. Стало неписанным законом для лётчика, расстрелявшего боекомплект, итти на таран, но не выходить из боя. Только русское мужество способно было родить этот грозный приём, одно упоминание о котором приводило в трепет фашистов.

Оглядываясь на прошлое, мы можем уверенно сказать, что наши военно-воздушные силы на первом этапе Отечественной войны успешно выполнили стоявшую перед ними задачу. Они помогали Красной Армии изматывать наступающего противника, истреблять его боевую технику и живую силу.

Немеркнущей славой покрыла себя сталинская авиация в знаменитой, навеки вошедшей в историю войн сталинградской эпопее. Оценивая роль авиации в сражении за Сталинград, можно сказать, что этот период был переломным и в нашей воздушной войне с немцами, ибо уже тогда инициатива стала переходить в наши руки. Правда, в начале Сталинградской операции количественное преимущество было ещё на стороне врага, и нашим лётчикам, действовавшим против 4-го германского воздушного флота, которым командовал Рихтгофен, приходилось не раз вступать в неравные схватки, но исход большинства воздушных боёв решался в нашу пользу.

Сталинградская операция была для наших лётных кадров той суровой школой, пройдя которую, они стали подлинными мастерами своего оружия, мастерами стремительной атаки и меткого огня в воздушном бою, мастерами точного штурмового удара.

Летом 1943 г. враг предпринял новую попытку добиться господства в воздухе, которая по времени совпадает с началом наступления немцев на орловско-курском направлении. Своё наступление немцы поддержали крупными силами авиации. В его первый день наши наблюдатели зафиксировали 2 344 самолёто-пролёта вражеской авиации. Было ясно, что враг стремится оказать с воздуха серьезную поддержку своим войскам. Перед нами стояла задача — нарушить его планы, захватить инициативу в свои руки. Как эта задача была решена?

Орловско-Курскую операцию можно разделить на два этапа: первый этап — восьмидневное наступление немцев, во время которого наши войска сдерживали ожесточённый натиск и разбили наступающего противника; второй этап — когда наши войска перешли от обороны к наступлению и блестяще разгромили всю группировку противника в этом районе.

К этому времени мы располагали таким самолётным парком, который преобладал над самолётным парком противника и в количественном и в качественном отношении. Судить о высокой активности советской авиации можно хотя бы по тому, что на небольшом участке наступления лётчики нашего соединения произвели около 13 000 вылетов.

Применение массированных ударов было вызвано тем, что на очень узком фронте противник сосредоточил крупные силы танков, артиллерии, мотопехоты. В один из дней этого сражения наши соединения нанесли три массированных удара по вражеским боевым порядкам и сорвали наступление больших танковых сил противника. Вот некоторые цифры, которые характеризуют работу авиации в этот день. В течение часа — между 12.00 и 13.00 — был нанесён массированный удар группой в 411 самолётов; с 15.30 до 16.30 действовали 444 самолёта и, наконец, третий удар между 19.00 и 20.00 нанесли 460 самолётов.

Какие выводы можно сделать из опыта Орловско-Курской операции?

Первый из них сводится к тому, что количественный рост самолётного парка позволил нам на этом этапе Отечественной войны широко применять массированные удары авиации на участках сосредоточения боевой техники и живой силы противника. Благодаря этому в отдельных случаях наша авиация

не только помогала наземным войскам, но и оказывала решающее влияние на исход боя.

Второй вывод затрагивает вопрос о завоевании господства в воздухе. Рост боевого мастерства лётчиков-истребителей, вооружённых такими машинами, как «Яковлев» и «Лавочкин», научившихся блестяще вести бои на вертикалях, позволил нам успешно бить противника в воздухе. Если после Сталинградской операции мы говорили, что инициатива переходит в наши руки, то после Орловско-Курской битвы мы могли с полным основанием утверждать, что наша авиация прочно встала на путь полного господства в воздухе.

Отечественная война обогатила боевым опытом не только наши лётные кадры, но и в значительной степени повысила оперативно-тактическое искусство командного состава. Родилось новое понятие — авиационное наступление. Мы пришли к нему через годы боевой работы, как к вершине лётного воинского искусства. Опыт показал, что авиационное наступление, согласованное по времени с артиллерийским наступлением, существенно влияет на исход всей операции.

В августе 1943 г. войскам Центрального фронта предстояло прорвать линию вражеской обороны в районе Севска. Воздушные разведчики засняли десятки квадратных километров, чтобы нащупать слабый участок противника. Но везде на планшетах вырисовывались три линии сильно укреплённых траншей. Заведомо было известно, что штурм обороны противника будет сопряжён с большими трудностями.

Командование учло, какое большое значение в этих условиях может иметь авиационное наступление, и особое внимание уделило его подготовке. Заранее была приближена к переднему краю вся аэродромная сеть. Передовые аэродромы штурмовиков находились к этому времени в 20 километрах от линии фронта.

Тщательная подготовка обеспечила успех наступления. В день прорыва над полем боя появились крупные группы самолётов. Пока бомбардировщики наносили удары по объектам, расположенным на удалении 4–5 км от линии фронта, «Ильюшины» штурмовали первую линию траншей противника, находящуюся в 100–300 м от нашей пехоты. Воспользовавшись тем, что враг был подавлен, наши стрелковые части пошли на штурм. Авиация проложила путь наземным войскам, помогла пробить оборону противника на всю её глубину. Прорыв под Севском удался.

Современная война со всей очевидностью показала, что в отдельных случаях помощь авиации войскам, наступающим на земле, решает исход крупного сражения. Ярко иллюстрирует это

Бобруйская операция. В замечательном наступлении войск 1-го Белорусского фронта эта операция является примером исключительного успеха. В чем её суть?

Осуществив обходный манёвр, наземные войска плотно сомкнули кольцо вокруг Бобруйска. Пять пехотных дивизий врага оказались в окружении. Противник стал концентрироваться в лесах юго-восточнее города. Располагая танками и артиллерией, он намеревался предпринять серьёзную попытку вырваться из «котла». Нужно было принять срочные меры, чтобы своевременно лишить его этой возможности. На помощь наземным войскам пришла авиация, которая по существу решила разгром окружённой группировки.

Как был осуществлён этот массированный удар?

Чтобы предотвратить опасность поражения своих войск, которые находились в 400–500 м от объектов воздействия авиации, наши разведчики заблаговременно уточнили линию боевого соприкосновения. Каждый экипаж имел у себя эти данные. Организация одновременного массированного удара потребовала от штаба кропотливой работы. Перед каждым видом авиации была поставлена своя задача. Бомбардировщики и штурмовики получили определённые объекты, в зависимости от важности которых для каждой группы были установлены маршрут и время пребывания над целью. Чтобы оградить эти самолёты от противодействия истребителей противника, штаб решил организовать прикрытие путём окаймления нашими истребительными группами района окружённой группировки.

В результате хорошей предварительной подготовки с 19.15 до 21.00 над «котлом» успешно действовали несколько сот наших самолётов. Вряд ли нужно упоминать о многочисленных пожарах и взрывах, возникших на территории, занятой врагом. Говоря о большой эффективности этого массированного удара, лучше всего привести данные комиссии, обследовавшей дороги в районе Бобруйска. Они были запружены разбитыми и сгоревшими автомашинами, танками, самоходными пушками противника. Обследованием было установлено, что наши лётчики уничтожили 150 танков, до 6 000 автомашин, 300 тягачей и 3 000 повозок. В итоге массированного удара силы врага были сломлены и морально, и физически.

Высокую оценку этой операции дал главный маршал авиации тов. А. Новиков, приславший телеграмму такого содержания: «Авиационные части свою задачу выполнили отлично, за что всему личному составу, принимавшему участие в массированном ударе, — лётчикам, штурманам, стрелкам-радистам — объявляю благодарность».

Участь окружённой группировки была решена. В её разгроме огромную роль сыграли наши лётчики, которые за время Отечественной войны выросли и стали мастерами массированных ударов с воздуха. Такую операцию могли обеспечить только авиационные штабы, уровень тактического искусства которых значительно возрос.

Путь, пройденный сталинской авиацией в Отечественной войне, суров и тернист. Но можно с уверенностью сказать, что наши военно-воздушные силы на всех этапах этой войны, во всех операциях, проводившихся от Чёрного до Белого моря, с честью выполнили поставленные перед ними задачи, оказывали ощутимую помощь Красной Армии в её напряженной борьбе с врагом.

«Красная звезда» № 197 от 19 августа 1944 г.

Генерал-лейтенант авиации Н. Селезнев
Авиация в боях на румынском плацдарме

Бои на румынском плацдарме разгорелись еще ранней весной нынешнего года. В начале апреля войска 2-го Украинского фронта, преодолевая упорное сопротивление вражеских войск, вышли к первому оборонительному рубежу противника на территории Румынии. Боевые действия протекали в условиях распутицы и плохой погоды. Это, естественно, усложняло работу нашей авиации, затрудняло её взаимодействие с наступающими наземными войсками. Тем не менее благодаря опыту, накопленному лётным составом, и исключительно самоотверженному труду людей авиационного тыла нам удалось не прерывать боевой работы. Несмотря на тяжелые метеорологические условия, авиация помогала расчищать дорогу советским мотомеханизированным войскам, вступившим на территорию Румынии.

В упорных боях на новом, незнакомом театре военных действий, в предгорьях Карпат, танки и мотопехота, прикрываемые с воздуха истребителями, при активной поддержке штурмовиков двигались вперёд. Но вскоре стало очевидным, что перед лицом наших наступающих войск находится мощный укреплённый район. После такого длительного непрерывного продвижения прогрызать УР, не перегруппировав материально-технические средства и людские резервы, было бы бессмысленным, и командование решило готовиться к новой операции.

Между тем противник, имея за своей спиной укреплённый район и сосредоточив достаточно большое количество танковых и пехотных дивизий, решил начать наступление на ясском направлении.

28 мая противник бросил на узкий участок, занятый войсками генерала Коротеева, 3 танковые дивизии. В отражении этих первых мощных контратак наряду с самоотверженно храбрыми бойцами и офицерами генерала Коротеева огромную роль сыграли штурмовики частей генерала Степичева. Вражеским танкам удалось тогда прорваться в наш тыл, но войска Коротеева не подались ни на один шаг назад. И когда вслед за танками ринулась вражеская пехота, объединёнными усилиями советских

пехотинцев и лётчиков немецкие танки были отрезаны от главных сил. «Тигры» и «Фердинанды» вынуждены были повернуть вспять.

В это же время враг на поддержку своих танков бросил большое количество пикирующих бомбардировщиков. В день отмечалось до 1 500—2 000 самолёто-вылетов противника. В те дни страна вновь услышала о славных подвигах и мастерстве ныне трижды Героя Советского Союза Покрышкина, дважды Героев Кожедуба, Речкалова, Героев Советского Союза Гулаева, Труд, Евстигнеева. Ежедневно в районе Ясс разыгрывались десятки воздушных боев. Обстановка в воздухе была чрезвычайно напряженной. Штурмовикам, отбивавшим контратаки вражеских танков, приходилось действовать на арене, насыщенной «Ме-109» и «ФВ-190». Весь фронт облетела тогда весть о воздушном бое группы штурмовиков под командованием гвардии старшего лейтенанта Голчина, сбивших совместно с прикрывавшими их истребителями десять вражеских машин.

О напряжённости воздушной обстановки в районе Ясс в то время можно судить хотя бы по тому, что в первый же день боёв в расположении наших войск упало до 60 сбитых вражеских машин. Всё внимание авиационного командования тогда было сосредоточено на том, чтобы завоевать господство в воздухе, создать условия для работы «Ил-2», действовавших на поле боя, и «Пе-2», наносивших удары по резервам. Эта задача была успешно выполнена благодаря непрерывному наращиванию сил, правильной организации патрулирования (широко практиковался метод эшелонирования самолётов по высотам, встречи противника на его территории). Исключительный эффект дала организация воздушных засад.

Противодействие, оказанное противнику в первый день его наступления, не прошло бесследно. Уже на второй день усилия врага ослабели. Обстановка в воздухе несколько разрядилась. А на 3—4-й день в небе над Яссами показывались уже лишь небольшие группы вражеских самолётов. Наступление противника стало захлёбываться и на земле и в воздухе.

Но наше командование не ослабляло бдительности. Воздушная разведка непрерывно следила за вражескими танковыми и пехотными дивизиями. Визуальной аэрофоторазведкой удалось установить, что противник спешно перебрасывает артиллерию и танки с левого фланга на правый. Враг намеревался прорваться на участке войск генерала Трофименко. Воздушная разведка во-время раскрыла замысел врага и помогла таким образом войскам Трофименко принять соответствующие контрмеры.

Как и следовало ожидать, противник поддерживал своё новое

наступление большим количеством авиации, главным образом бомбардировочной. Днём действовали «Хе-111» и «Ю-87», ночью — «Ю-88». Но результаты работы наших истребителей в первый период контратак противника на ясском направлении теперь сказались самым положительным образом. Пыл вражеских летчиков значительно остыл, и тактика их действий изменилась. Они делали только один заход и сразу же на бреющем спешили уйти во-свояси.

Тщательная разведка аэродромов противника, изучение маршрутов полёта бомбардировщиков облегчили нам борьбу с вражеской авиацией. Воздушные бои развёртывались главным образом над территорией противника.

Борьба за господство в воздухе в этот период характеризовалась рядом новых черт. Мы отказались от метода непрерывного патрулирования. Более того, мы старались, чтобы ни одна группа истребителей не была в воздухе, если того не требует воздушная обстановка. Истребители должны были вылетать лишь к моменту появления в воздухе бомбардировщиков противника. Такой принцип потребовал исключительно чёткой организации управления истребителями. И следует отметить, что истребители генерала Подгорного с честью выдержали это испытание. Всё управление истребительной авиацией было централизовано. Все средства обнаружения самолётов противника действовали безотказно и ни разу не подвели нас.

Советские истребители одержали полную победу в борьбе за господство в воздухе на ясском направлении. И не случайно в предпоследний день операции небо Румынии было настолько расчищено, что наши штурмовики могли работать, не встречая абсолютно никакого противодействия. Массированные удары «Ильюшиных» были исключительно эффективными, а силы вражеских бомбардировщиков в значительной степени иссякли. Наши войска, отбив все контратаки противника, пошли вперёд и улучшили свои позиции. Большую помощь им оказали лётчики.

Обе стороны начали готовиться к новой операции. Противник отлично учитывал значение ясского рубежа как последнего барьера, прикрывающего путь в глубь Румынии. Строительство укреплений здесь велось давно, и за этим строительством мы систематически следили. Визуальная и аэрофоторазведка показала, что противник ещё более усовершенствовал свою оборону, построив сеть дотов и дзотов.

Воздушная разведка в этот период подготовки к новому наступлению играла исключительно важную роль. Были использованы все виды авиации, в том числе и корректировочная,

выполнявшая задания артиллеристов.

Между прочим, следует сказать, что мы порой недостаточно широко используем возможности корректировочной авиации для повышения качества артиллерийской подготовки. Готовясь к этой операции, наши корректировщики под командованием полковника Комарова, пожалуй, впервые сыграли по-настоящему большую роль в артиллерийской подготовке наступления. Лётчики-корректировщики побывали у артиллеристов. Артиллерийские начальники на боевых самолётах с бреющего полёта осмотрели оборонительные рубежи противника. Разведывательные данные, аэрофотоснимки помогли им составить детальную карту целей.

Вся площадь вражеской обороны фотографировалась нашими разведчиками четыре раза, причём противник всё время совершенствовал свою оборону, и аэросъемка фиксировала это. В начале августа нам удалось организовать перспективное фотографирование и заснять отдельные направления вражеской обороны в глубину и по фронту. Перспективное фотографирование оказало нам колоссальную услугу. Наши танкисты и артиллеристы с помощью фотоснимков, выполненных в перспективе, смогли изучить очень сложный рельеф местности. Тщательное изучение всех разведывательных данных и главным образом фотопланшетов определило выбор направления и участок прорыва.

Подготовка к решительному наступлению на румынском театре военных действий не ограничивалась воздушной разведкой. Еще в июне мы проводили специальные учения, отрабатывая все элементы взаимодействия авиации с различными родами войск. Эти учения проходили под знаком совершенствования техники связи между самолётами и танками, наведения авиации с помощью артиллерии, управления авиацией в условиях быстро меняющейся обстановки. Командиры групп побывали на НП общевойсковых командиров, с земли наблюдая за передним краем вражеской обороны. Был организован специальный облёт участка прорыва. На лётно-тактических учениях штурмовиков и бомбардировщиков присутствовали общевойсковые командиры — пехотинцы, артиллеристы, танкисты. Наблюдая за действиями авиации на полигоне, они внесли ряд поправок в методы работы «Ил-2» над танками, артиллерией, дали ряд советов, связанных с горным рельефом местности, с поиском цели в горах.

Тщательность подготовки операции весьма положительно сказалась на организации нашего авиационного наступления в Румынии. И без преувеличения можно сказать, что авиация во

многом способствовала успешному продвижению наших войск.

Каков был замысел командования при организации августовского наступления в Румынии? Одновременным ударом войск 2-го и 3-го Украинских фронтов воздействовать на кишинёвскую и ясскую группировки противника. Яссы рассматривались и нами, и противником как ворота в глубь Румынии. Захватив ясский рубеж, наши войска получали возможность выйти на оперативный простор, перерезать главные вражеские коммуникации.

Авиация должна была сыграть роль тарана, пробивающего брешь в ясских укреплениях. В связи с этим по замыслу главного авиационного начальника все силы авиации рассматривались как силы прорыва и расчистки пути танкам и мотомеханизированной пехоте, прорвавшимся в образовавшуюся брешь. На этом общем принципе и строился приказ генерал-полковника авиации Горюнова. Он предусматривал, что вначале авиация массированными бомбо-штурмовыми ударами поддерживает прорыв, осуществляемый войсками генерал-лейтенантов Коротеева и Трофименко, а с вводом войск в прорыв сразу же перенацеливается на поддержку танков.

Кроме того, учитывая данные разведки, расположение дорог и ряд других факторов, перед авиацией были поставлены две специальные задачи: не допустить выдвижения резервов противника на рубеж Яссы — Тыргу-Фрумос, помешать переправе вражеских частей на участке Унгень — Фильчул.

Мы заранее спланировали организацию управления. Когда авиация пробивала брешь в обороне противника, управление осуществлялось с НП армии прорыва. Но как только в прорыв вошли танки, управление авиацией велось уже с НП танкистов, причём в танковые части высылались ответственные авиационные офицеры. С вводом танков в прорыв с НП танкистов осуществлялось управление не только штурмовой, но и истребительной авиацией. Главные силы истребителей перенацеливались с прикрытия войск прорыва на охрану с воздуха танков и кавалерии.

Бомбардировщики били по главным укреплениям, по артиллерии, по тактическим резервам противника в районах, которые были выявлены накануне дня операции. Управление ими вначале осуществлялось централизованно, а в последующем — децентрализованно, по заявкам общевойсковых начальников.

Авиационная подготовка почти слилась с артиллерийской. Она явилась как бы её продолжением. При организации первого массированного удара были приняты все меры, обеспечившие взлёт и сбор больших групп «Ил-2», безопасность полёта на

маршруте и манёвра, точность во времени нанесения удара.

Артиллерийская подготовка и последовавший затем удар авиации были настолько сильны, что противник сразу же начал отступать, и нам пришлось соответственно с обстановкой быстрее, чем было предположено, перенацелить авиацию на сопровождение танков, введённых в прорыв, и на поддержку соседних участков.

В основном намеченный план оперативного и тактического использования авиации был нами выдержан. Тем не менее во второй половине дня обстановка заставила внести кое-какие коррективы, усилив роль авиации в преследовании разбитых частей противника, в борьбе с резервами, которые враг старался подбросить с флангов. В первый день наступления наша авиация сделала 1 710 вылетов. В первый же день она полностью завоевала господство в воздухе. Попытки противника активизировать свои действия в воздухе стоили ему 50 самолётов. В последующие дни всё реже и реже стали показываться «Юнкерсы» и «ФВ-190», также используемые как бомбардировщики. Все попытки противника бомбить наши войска были сорваны.

На второй день наступления авиация помогла ещё больше расширить брешь. А часть наших сил уже расчищала дорогу танкам, кавалерии, вышедшим на оперативный простор.

Разгромом ясской группировки был предрешён последующий ход событий. Наша штурмовая авиация действовала по заявкам общевойсковых НП, нанося удары главным образом по промежуточным рубежам обороны, расчищала путь войскам 2-го Украинского фронта, шедшим на соединение с войсками 3-го Украинского фронта. Так было сомкнуто кольцо вокруг 12 дивизий, которые сразу же попали под удары «Ильюшиных». Начался заключительный этап разгрома противника в Румынии. Под ударами наших войск противник вынужден был оставить Фокшаны, Рымник, Плоешти. 31 августа части Красной Армии вступили в столицу Румынии — город Бухарест — и сейчас продолжают успешно продвигаться вперёд.

Каковы характерные черты этой операции? С первого дня советская авиация безраздельно господствовала в воздухе. Гибкое маневрирование силами значительно усилило мощь наших ударов по всей глубине и ширине обороны противника. Действия авиации сыграли большую роль не только в физическом уничтожении живой силы и техники врага: они имели и огромное моральное влияние на противника. Вся операция войдёт в историю Отечественной войны как образец умелой организации взаимодействия различных родов войск. В этой операции ещё раз

сказалось превосходство сталинского оперативного искусства над немецким.

«Сталинский сокол» № 72 от 6 сентября 1944 г.

Генерал-майор авиации С. Лаврик Авиация в боях за освобождение Эстонии

Битва за Эстонию была продолжительной и упорной. Немецкое командование, учитывая огромное стратегическое значение эстонского плацдарма и роль эстонских портов, с исключительным упорством держало оборону. Оно сосредоточило здесь большие силы, надеясь, что им всё же удастся удержаться в Эстонии.

Войска Ленинградского фронта под командованием Маршала Советского Союза Говорова, блестяще осуществив замысел Верховного Главнокомандования, очистили Эстонию от противника. Эта операция явилась примером гибкого маневрирования, умелого использования всех родов войск и искусного взаимодействия морских и сухопутных сил.

После того как советские воины освободили от немцев город Кингисепп, войска фронта начали готовиться к новой большой операции — битве за Нарву. Еще тогда, когда войска фронта находились на подступах к Кингисеппу, воздушная разведка доносила о строительстве мощных инженерных сооружений на реке Нарве, и без того предоставлявшей большие выгоды обороняющейся стороне. Уже тогда было очевидно, что прорыв обороны на нарвском направлении — задача очень трудная.

Воздушная обстановка на этом участке складывалась для нас благоприятно. До начала операции соотношение сил в воздухе было 5:1 в нашу пользу. И даже после того как немцы усилили здесь свои ВВС за счёт переброски самолётов с аэродромов Финляндии, советская авиация безраздельно господствовала в воздухе, имея значительный количественный и качественный перевес сил. Это позволило лётчикам генерал-лейтенанта авиации Рыбальченко успешно решить задачу по обеспечению наступательных действий наземных войск.

24 июля войска фронта перешли в наступление на нарвском направлении. Перед ними была поставлена задача — овладеть Нарвой и развить дальнейшее наступление на Раквере. Эта задача решалась соединениями генерал-лейтенантов Старикова и Федюнинского. Войска Старикова должны были выйти к Финскому заливу, войска Федюнинского — в это же время форсировать Нарву и штурмом овладеть Городом и крепостью Нарва.

План тактического использования авиации строился таким образом, чтобы обеспечить успех обоим соединениям и вовремя переключиться с одного участка на другой. В первый день операции все усилия авиации сосредоточились на участке войск генерала Старикова, а на следующий день вся авиация была перенацелена на взаимодействие с войсками Федюнинского. Эта тактика «собранного кулака» целиком себя оправдала.

Для более гибкого управления авиацией в условиях быстро меняющейся обстановки, кроме ВПУ главного авиационного начальника, был создан НП его заместителя. Он находился на направлении главного удара. НП командиров соединений размещались в районе НП общевойсковых корпусов.

Метеорологические условия 24 июля оказались очень тяжёлыми для авиации, тем не менее лётчики Ленинградского фронта, обогащённые опытом работы в сложных метеорологических условиях, выполнили предусмотренные планом задачи. Внезапный массированный удар авиации был направлен на штабы и узлы сопротивления. Налётом групп «Пе-2» и «Ил-2» удалось разгромить штабы двух немецких корпусов, нарушить их связь с частями.

Сразу же после артиллерийской подготовки 3 большие группы «Пе-2» и «Ил-2» ударили по миномётным батареям и Живой силе в траншеях и дзотах первой линии обороны противника. Заранее составленные и распространённые по частям карты целей обеспечивали эффективность действий.

Через 3 ч. 30 м., по мере продвижения пехоты, массированный удар был повторен, но на этот раз уже по более глубоким целям.

В использовании авиации нами был установлен принцип разделения сил таким образом, что часть самолётов наносила удар, обеспечивавший прорыв, а часть выделялась специально для сопровождения пехоты и подвижных групп, вступивших в полосу прорыва. В последних операциях на фронте у нас накопился достаточно большой опыт сопровождения подвижных групп штурмовиками, и сейчас этот опыт был использован.

Следует отметить, что воздушная обстановка как в течение первого дня, так и в последующие дни оставалась для нас благоприятной, советские истребители безраздельно господствовали в воздухе.

Точно по плану на второй день главные силы авиации были переброшены на участок соединения генерала Федюнинского, форсировавшего Нарву. По узлам сопротивления на западном берегу реки был нанесён эшелонированный массированный удар «Пе-2» и «Ил-4». Фотоконтроль засвидетельствовал, что здесь всё

было срыто, сравнено с землёй.

Одновременно с массированным ударом по узлу сопротивления начала работать специальная группа самолётов, выделенная для подавления вражеской артиллерии в течение всего времени форсирования реки.

Гибкая система управления обеспечивала перенацеливание авиации по мере изменения обстановки на поле боя. Две группы «Ил-2» вели лётчики Кинев и Карпенко. Они имели задание — уничтожить артиллерийские батареи в районе Ридакюля, но в это время большее значение приобрели батареи противника, открывшие огонь с юго-западной окраины Ластеколонии. Командир авиачасти немедленно перенацелил лётчиков. Они сразу же нашли цель, и после их атак вражеская артиллерия замолчала. Пять «Ил-2» вёл лейтенант Агеев. Его цель — батареи к северу от Аувере. Он уже находился в воздухе, когда обстановка потребовала немедленно ударить по танкам, мешавшим продвижению пехоты. И опять по радио с НП лётчики были перенацелены на танки. Три последовательные атаки «Ил-2» с высоты 800–200 м обеспечили пехоте возможность двигаться дальше.

Так авиация помогла наземным войскам решить первую, наиболее трудную задачу — прорвать нарвскую оборону.

Противник стал спешно отводить части из нарвского выступа. Кроме того, как выявила воздушная разведка, он начал подбрасывать свежие резервы на новую оборонительную линию. Чтобы сорвать железнодорожные перевозки противника, «Пе-2» нанесли исключительно сильный удар по важнейшему узлу снабжения — станции Тапа. Утром воздушный разведчик лейтенант Коростылев обнаружил на этом железнодорожном узле скопление до 15 эшелонов. Удар наносили более 50 «Пе-2». Бомбардировщикам пришлось работать в условиях очень сильного противодействия с земли и воздуха. Несмотря на все трудности, лётчики выполнили свою задачу: станция Тапа на длительное время была выведена из строя.

Тем не менее противнику удалось сосредоточить на новой оборонительной линии значительные силы. Попытки наземных войск с хода прорвать здесь вражескую оборону не увенчались успехом. Немцы, временно задержав наше наступление, сами перешли в контратаку. Усилилась активность и авиации противника. В эти дни наши истребители с честью выдержали испытание, сорвав почти все налёты вражеской авиации.

Штурмовики и бомбардировщики на этом этапе операции, поддерживая действия танков, в то же время систематически нарушали работу железнодорожных станций Тапа и Иыхви,

препятствовали подвозу и маневрированию оперативными резервами в полосе Финского залива.

Большую роль сыграла авиация и в непосредственном отражении атак противника на ракверском направлении. Бомбардировщики два раза в течение одного дня совершили массированные налёты на артиллерию противника, поддерживавшую контратаки немцев. За ударами «Пе-2» последовал налёт «Ил-4». Контратака немцев захлебнулась. Штурмовики непрерывно находились над полем боя, подавляя вражеские батареи. По отзыву командира общевойскового соединения, батареи противника после обработки их штурмовиками прекращали огонь на 2–3 часа.

Так авиация помогла сорвать все попытки немцев контратаковать наши войска на ракверском направлении.

Перегруппировав силы и подтянув необходимые резервы, командование фронта подготовило войска к новым боям, задачей которых было полное изгнание врага из Эстонии.

Началом этой операции явились активные действия частей Красной Армии севернее Тарту. Сломив систему обороны противника, наши войска стали развивать успех на Раквере. Одновременно перешли в наступление войска, расположенные западнее Нарвы, и таким образом удар по двум сошедшимся в последующем направлениям привёл к разгрому противника на всём эстонском плацдарме. Как известно, эта завершающая операция была проведена войсками Ленинградского фронта блестяще.

В успехе боёв авиация сыграла немаловажную роль. Поскольку главным направлением наступления являлся район Тарту, сюда были переброшены основные силы штурмовой и истребительной авиации. Был составлен план гибкого управления авиационными силами. В частности, этому должно было способствовать пребывание командиров авиационных соединений в наземных частях, в интересах которых они действовали.

На первом этапе главная задача авиации заключалась в том, чтобы надёжно прикрыть переправы в районе Мехикорма, по которым шло основное питание наших войск, и с началом боевых действий сильным бомбардировочным ударом подавить и уничтожить артиллерийско-миномётную группировку врага. Значение этого бомбардировочного удара определялось тем, что группировка противника, о которой идёт речь, располагалась невыгодно для наступающей стороны.

Соединения штурмовой авиации, обрушиваясь на позиции противника перед фронтом стрелковых частей, с которыми они взаимодействовали, часть сил выделили для борьбы с танковой

группировкой врага, находившейся севернее. Этот резерв был создан на тот случай, если противник станет выдвигать танки к линии фронта.

После исключительно эффективного бомбардировочного удара в воздух поднялись штурмовики.

Наземные войска при поддержке всех видов авиации стремительным натиском успешно прорвали вражескую оборону. С этого момента «Ил-2» перешли к патрулированию в своих зонах с задачей — постоянно воздействовать на стреляющие батареи.

В течение двух часов штурмовики непрерывно находились над полем боя, парализовав тем самым попытки немцев огневым противодействием приостановить наступление Красной Армии. И только по прошествии двух часов, когда отпала необходимость непрерывного патрулирования, «Ил-2» стали вылетать по вызову командиров авиационных соединений, находившихся в стрелковых частях.

Одновременно штурмовики вели разведку тактической, а «Петляковы» — оперативной глубины противника. По данным этой разведки для уничтожения выявленных целей высылались «Ил-2» и бомбардировщики. Кроме того, на первом этапе авиация фронта вновь нанесла сильные удары по наиболее крупным железнодорожным станциям врага. В последующем, когда немцы вынуждены были поспешно отступать, штурмовики били по отходящим вражеским колоннам и арьергардным частям, пытавшимся прикрыть важнейшие направления.

Бои по разгрому противника на эстонском плацдарме приняли исключительно скоротечный характер. Враг, не удержавшись на оборонительных рубежах севернее Тарту и у Синих Гор западнее Нарвы, превращённых им в неприступные высоты, а также сбитый с промежуточных рубежей, начал поспешное отступление. В такой обстановке роль подвижных родов войск особенно возросла.

От авиационных штабов требовалось исключительно гибкое управление имеющимися силами, в частности штурмовиками. Первостепенное значение приобрела воздушная разведка. Мы её вели непрерывно и днём и ночью. Удары по данным разведчиков наносились немедленно. Группы самолётов поднимались в воздух в тот момент, когда разведывательный экипаж находился ещё в воздухе и передавал свои наблюдения по радио. Такое оперативное, гибкое использование разведывательных данных дало нам возможность нанести большой урон противнику в живой силе и технике.

Таким образом, можно сделать вывод, что в условиях быстро меняющейся обстановки особое внимание надо обращать на

ведение разведки и принимать самостоятельное решение о нанесении авиационных ударов, исходя из общей обстановки и не ожидая заявок наземного командования.

Авиационная разведка в таких условиях — единственное средство, с помощью которого выясняется положение своих войск. Вышестоящий общевойсковой штаб всё время получал от нас такие данные, причём они были точными и исчерпывающими.

В условиях скоротечного боя немыслимо управлять авиацией без отлично налаженной радиосвязи. Можно привести много случаев, когда только радиосвязь обеспечивала успех. Наиболее показательным в этом отношении был вылет нескольких десятков «Пе-2» в районе Волди. Время этого удара было заранее спланировано и согласовано с наземным командованием. Но в те минуты, когда бомбардировщики уже поднялись в воздух, наша пехота обнаружила отступление противника и ринулась по его следам. Получилось так, что район цели бомбардировщиков был с молниеносной быстротой занят нашими подвижными частями. Положение спасла чёткая радиосвязь. «Петляковы» ударили по более глубоким целям.

По мере приближения наших частей к Таллину противник, потеряв всякую надежду удержаться на эстонском плацдарме, широко начал использовать порты для эвакуации частей и техники. Перед авиацией встала задача — взять под неослабный контроль порты и побережье. Силами бомбардировочной авиации было нанесено несколько больших ударов по портам. Результаты их, как уже сообщалось в печати, оказались чрезвычайно эффективными.

Авиация фронта и Краснознамённого Балтфлота, сопровождая наши танковые подвижные группы, уничтожая артиллерийско-миномётные батареи, живую силу, боевую технику и корабли противника, содействовала наземным войскам в овладении столицей Советской Эстонии — городом Таллин и важнейшими портами — Пярну, Хапсалу, Пальдиски. В боях за освобождение Советской Эстонии воины Ленинградского фронта и в том числе наши лётчики ещё раз показали свое возросшее мастерство, умение пробивать самые укреплённые линии вражеской обороны, настойчиво преследовать и громить врага на путях его отступления.

«Сталинский сокол» № 80 от 4 октября 1944 г.

Генерал-полковник авиации И. Соколов
Наша авиация в боях за советское Заполярье

В немецких стратегических планах захвата Советской страны особое место было отведено оккупации Кольского полуострова. Немцы стремились прежде всего лишить Советский Союз крупнейшей морской базы на севере — порта Мурманск, связывающего нашу страну с Англией и Соединёнными Штатами Америки. В первые же дни войны Гитлер бросил для захвата Мурманска горно-егерские дивизии, оккупировавшие Норвегию. Фашистским головорезам внушили, что Мурманск они возьмут без особых усилий; в расчёте на это запас продовольствия солдатам был выдан всего на три дня. Однако гитлеровцам не удалось осуществить свой план: они натолкнулись на несгибаемое упорство и мужество защитников Советского Севера. Тогда фашистское командование перебросило на Север дивизии из Греции. Немцы предприняли новое ожесточённое наступление, но и на этот раз им не удалось сломить волю советских воинов. Фашистская армия была остановлена. Здесь, на Крайнем Севере, на мурманском направлении, есть участок, где врагу так и не удалось перейти нашу государственную границу.

В дни героических боёв лета и осени 1941 г. наряду с наземными войсками и североморцами показали образцы мужества и беззаветного служения Родине отважные лётчики Севера.

К началу военных действий немцы оборудовали на севере Норвегии и Финляндии мощную аэродромную сеть. Гитлер расположил здесь свой пятый воздушный флот под командованием генерал-полковника Штудиф. Учитывая сложные условия Севера, немцы собрали сюда наиболее опытный лётный состав. Имея превосходство в воздушных силах, германское командование рассчитывало в кратчайший срок вывести из строя наши воздушные базы, прервать наши северные коммуникации. Каждый день, — а день за Полярным кругом летом длится круглые сутки, — советские лётчики вели неравные жестокие воздушные бои с немцами, каждому лётчику приходилось ежедневно совершать до десяти боевых вылетов. И победителями вышли советские лётчики. Немцы потеряли на Севере многих своих лучших асов.

В этих боях наши лётчики проявили невиданный героизм. Никогда не забудет Родина славных подвигов Героев Советского Союза Иванова, Кайкова, Гальченко, Позднякова, Хлобыстова, Крупского, Королева, Кутахова, Бочкова, Фомченкова, Кузнецова, Кривошеева. Немеркнущей славой покрыли свои имена лётчики Громов, Гайдаенко, Селезнев, Васильев, Белый и десятки других наших истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков.

Взбешенные неудачей, которой закончились их попытки захватить Мурманск с суши и с моря, немцы обрушили на города и посёлки Советского Заполярья тысячи авиабомб. Они решили любой ценой вывести из строя Мурманский порт. В небе Севера разгорелись напряжённые воздушные сражения. Наши лётчики смело вступали в бой с врагом и побеждали его.

Не сумев вывести из строя Мурманский порт, немцы решили иным путём сорвать перевозки заокеанских грузов. Они направили удары своей авиации на станции, перегоны и полустанки Кировской железной дороги на расстоянии 550 км. Ожесточённые бои над Кировской магистралью также закончились победой наших лётчиков. Советское авиационное командование выделило специальные части, которые прикрывали дорогу. Они устраивали воздушные засады, базируясь на небольших площадках в тундре, а зимой — на замерзающих озёрах. На скоростных машинах наши лётчики умело перехватывали немцев, заставляли их сбрасывать бомбовый груз в лес или тундру, преследуя, вгоняли самолёты противника в землю. Обороняя Кировскую железную дорогу, наши лётчики уничтожили сотни немецких истребителей и бомбардировщиков.

История войны на Севере навсегда сохранит память о воздушном бое шести наших истребителей, ведомых капитаном Алексеем Поздняковым, против 28 немецких самолётов. 30 минут продолжался этот неравный бой. Наши лётчики сбили тогда 5 вражеских машин. Примеры величайшей доблести показали в этом бою лётчики Алексей Поздняков и Алексей Хлобыстов. Поздняков таранил самолёт ведущего группы противника, а Хлобыстов впервые в истории авиации в одном бою таранил два немецких самолёта одной и той же плоскостью.

Ветеранам воздушных сражений за Полярным кругом памятен бой, в котором шестёрка советских истребителей под командованием капитана Бочкова, дравшаяся с 19 «Юнкерс-88» и 12 «Мессершмиттами», сбила шесть вражеских самолётов и благополучно вернулась на свой аэродром. Всего за время войны лётчики Заполярья уничтожили в воздушных боях и на аэродромах противника более тысячи немецких самолётов.

Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза

товарищ Сталин высоко оценил боевые заслуги лётчиков Заполярья. Два истребительных полка были преобразованы в гвардейские, а позднее гвардейское звание было присвоено целому авиасоединению.

Богатырскими подвигами прославили себя и герои-лётчики Северного флота. Вместе с подводниками и экипажами надводных кораблей лётчики Северного флота сыграли огромную роль в обеспечении морских и океанских коммуникаций. Их действия получили высокую оценку за рубежом. В среде авиаторов Северного флота вырос замечательный лётчик дважды Герой Советского Союза Сафонов.

Порт Мурманск и Кировская магистраль, надёжно прикрытые с суши, с моря и воздуха, продолжали напряжённо работать, отправляя материалы и вооружение, полученные из США и Англии, в глубь нашей страны.

В течение трёх лет обороны Советского Заполярья наши воины надёжно оберегали северные рубежи Родины. В период этой обороны наша северная авиация изо дня в день ударами с воздуха уничтожала живую силу и технику противника. Летчики упорно и настойчиво совершенствовали своё боевое мастерство, тщательно готовились к предстоящим боям. Суровые условия Заполярья — крайне ограниченные возможности создания аэродромов в тундре, продолжительные зимние ночи, исключительно сложные метеорологические условия — определили характер подготовки наших частей к решающим боям. В перерывах между боями все — от рядовых лётчиков до командиров частей — совершенствовали технику пилотирования и технику слепых полётов, изучали новую материальную часть. Большое внимание мы уделяли вопросам взаимодействия с наземными войсками. Лётчики вместе со своими командирами выезжали на передний край, на месте изучали обстановку, разрабатывали отдельные операции. Кропотливая подготовительная работа дала возможность лётчикам Севера успешно выполнить приказ Верховного Главнокомандующего.

Большую работу провели наши авиационные тылы по обеспечению наступательных действий авиации в условиях тундры, при почти полном отсутствии дорог.

Когда был отдан приказ изгнать немцев из Советского Заполярья, наши пехотинцы, артиллеристы, моряки Северного флота при поддержке авиации обрушились на врага. Низкая облачность, дожди и снегопады не могли помешать боевой работе наших лётчиков. Только в боях за Петсамо при исключительно плохих метеорологических условиях они сбили 96 немецких самолётов, а 33 уничтожили на аэродромах. Ударами с воздуха

уничтожено и повреждено 748 автомашин, 46 складов с боеприпасами, 50 батарей ЗА и МЗА, десятки орудий на механической тяге и много другой боевой техники противника.

В эти дни четырнадцать наших лётчиков получили звание Героя Советского Союза, в том числе командиры подразделений майор Кузнецов, майор Высоцков, гвардии майор Дончук, гвардии капитан Дмитрюк и другие ветераны Заполярья. Сотни лётчиков, штурманов, стрелков, техников и механиков были удостоены правительственных наград.

Воины Севера вышвырнули вон из Советского Заполярья гитлеровских разбойников, а десятки тысяч немцев остались гнить в северных горах. В суровых условиях Заполярья мужественные защитники Севера с честью выполнили приказ Верховного Главнокомандующего товарища Сталина, очистив Советский Север от немецко-фашистских захватчиков.

«Сталинский сокол» № 100 от 13 декабря 1944 г.

Генерал-полковник авиации С. Горюнов
Над Тиссой и Дунаем

Красная Армия, овладев городом Будапештом, одержала новую историческую победу.

Венгрия играла огромную роль в снабжении гитлеровской военной машины. Кроме того, она прикрывает южные подступы к Германии. Вот почему по мере того как разгорались бои в Карпатах и Трансильвании, немцы всё более ощущали тревогу за судьбу венгерского плацдарма. И когда доблестные советские воины завершили трудный этап боёв в восточных Карпатах и Трансильванских Альпах, случилось то, чего больше всего опасался противник: советские войска, наращивая темп и силу удара, продолжали наступление на Венгрию.

Успеху наших войск в первой стадии венгерской кампании способствовало то обстоятельство, что сразу же после выхода на Венгерскую низменность советские части сумели захватить и прочно закрепить за собой важные оборонительные пункты противника — города Сегед, Дебрецен, Ньиредьхаза. Эти города и подступы к ним были хорошо подготовлены к обороне. Но они подверглись комбинированным ударам танковых частей, авиации и очутились в наших руках.

Каждый более или менее крупный населённый пункт имел большое значение в условиях Венгерской низменности. Прежде всего это узлы шоссейных и железных дорог. Обойти многие такие пункты нельзя — местность вокруг них заболочена. Немецко-венгерское командование рассчитывало на узлах дорог организовать сильное, длительное противодействие нашим наступающим войскам. Но вражеская оборона была сразу же прорвана на широком фронте, и в дальнейшем операция носила ярко выраженный характер борьбы за коммуникации. В этих боях авиация сыграла роль мощного тарана, пробивавшего путь пехоте и танкам.

Штурмовая и истребительная авиация держала под контролем все дороги, по которым противник перевозил войска и военные грузы. Огромная заслуга здесь принадлежит воздушной разведке, которая велась силами специальных разведывательных частей и каждым соединением на себя. Разведчики непрерывно просматривали дороги и возможные пути движения противника. Данные наблюдений они передавали открытым текстом на

аэродромы, где находились в полной готовности группы самолётов, наносившие удары по колоннам противника. На главных направлениях ударов наших войск авиация почти полностью парализовала движение противника по дорогам в светлое время суток.

Но и ночью противник также не мог скрыть своих передвижений и выполнить их безнаказанно.

Лётчики полковника Чанпалова на самолётах «По-2» в совершенстве овладели искусством ночного бомбометания, успешно дополняли дневные удары штурмовиков, не говоря уже о том, что от их взоров не укрывалось передвижение войск противника.

Таким образом, немецко-венгерские войска не получали передышки ни днём, ни ночью. Их дороги и места сосредоточения непрерывно находились под огнём с воздуха. Наша авиация в буквальном смысле этого слова «регулировала» движение на дорогах Венгрии.

Когда войска Маршала Малиновского вышли к реке Тиссе, будапештское радио и немецко-венгерское командование без устали твердили, что «советские солдаты сделали последний шаг вперёд». Тисса была объявлена рубежом, через который нельзя перешагнуть.

Наши войска почти с хода форсировали Тиссу на широком фронте и завоевали большой прочный плацдарм на её западном берегу. Военные действия перенеслись в широкую долину между Тиссой и Дунаем. Вся операция была обеспечена мощной поддержкой с воздуха. Истребители организовали надёжное прикрытие наземных войск в местах переправ, а штурмовая авиация уничтожала огневые точки на западном берегу реки и танки, которые противник спешно подтягивал на угрожаемые направления. Нередки были случаи, когда под сосредоточенным огнём авиации танки и мотопехота противника изменяли свой маршрут и отказывались от контратак.

Бои, которые развернулись в центральной полосе Венгерской низменности, между Тиссой и Дунаем, протекали в сложных условиях осенней распутицы. Оперативные аэродромы полевого типа при усиленной эксплоатации очень быстро приходили в негодность. В то же время противник действовал со своих стационарных аэродромов, так как театр военных действий приблизился к центру страны. Потребовались самые решительные меры для изыскания площадок и обеспечения такого аэродромного маневра, который бы позволял при любых условиях не снижать темпа боевых действий авиации. Героическими усилиями многочисленных групп специалистов и рядового

состава была проведена огромная работа по подготовке новых районов базирования.

По мере успешного продвижения наших основных сил по главным коммуникациям страны бои принимали все более ожесточённый характер. Противник отлично понимал, что теперь речь идёт о Будапеште, о крупных промышленных районах, снабжающих гитлеровскую армию и военную промышленность Германии остро необходимыми ей материалами. Неприятель цеплялся за каждый мало-мальски пригодный для обороны рубеж, переходил в частые контратаки при поддержке танков, самоходной артиллерии и авиации. Немцы основательно укрепили и превратили в мощные узлы сопротивления Сольнок, Цеглед, Ясберень, Дьендьеш. Эти крупные пункты оперативно-тактического значения прикрывали собой дальние и ближние подступы к Будапешту.

В боях за эти узлы сопротивления наши штурмовики и истребители образцово выполнили серьёзную тактическую задачу. В авиационной печати уже упоминалось об опыте блокировки с воздуха узлов сопротивления противника. Этот метод имел исключительное значение. Вот один из характерных примеров такой блокировки.

На восточных подступах к Будапешту противник сильно укрепил пункт Ясберень. Группа наземных войск получила задачу — путём решительного наступления на линии Ясберень — Хатван разгромить группировку противника и выйти на ближние подступы к Будапешту. Взаимодействовавшие с группой штурмовики и истребители блокировали Ясберень. Все дороги, по которым неприятель снабжал этот гарнизон, находились под контролем и огнём авиации. В то же время штурмовики рядом последовательных ударов уничтожали огневые точки и инженерные сооружения противника на ближних рубежах к Ясберень. Гарнизон пункта оказался изолированным от всей системы обороны. За несколько минут до решительного штурма авиация нанесла по Ясберень столь сильный удар, что противник не смог поднять головы. Вслед за тем пошли в атаку наземные части, поддержанные артиллерией. Неприятель обратился в бегство. Но над дорогами отхода уже висели «Ильюшины» и уничтожали бегущие группы немцев.

Опыт, произведенный в пункте Ясберень, был с успехом многократно повторен при разгроме других узлов сопротивления противника. Конечно, сам по себе метод блокировки (например аэродромов) был и ранее известен в авиации, но в данном случае он был творчески применён в условиях маневра наземных войск и охватывал собою целый ряд объектов (шоссейные и железные

дороги, места возможного сосредоточения резервов, населённые пункты, оборонительные рубежи).

На протяжении венгерской кампании наши части вели непрерывную борьбу за господство в воздухе. Противник придерживался тактики наращивания сил рывками, но к моменту наиболее напряжённых боёв, когда наши части начали сражение на ближних подступах к Будапешту, имел довольно значительную авиационную группу.

Несмотря на многие слабые стороны этой группы, о которых можно судить по показаниям пленных, противнику всё же удавалось порой организовать в воздухе сильное сопротивление. Когда германским командованием был отдан приказ любой ценой остановить продвижение советских войск к Будапешту, воздушные бои приняли весьма ожесточённый характер. Противник значительно усилил воздушную разведку, чтобы установить пути движения наших войск и слабые стороны нашего прикрытия. Как только патрулирование несколько ослаблялось, появлялись немецкие бомбардировщики или «ФВ-190». Вполне возможно, что немцам удалось бы достичь некоторого успеха, если бы мы своевременно не приняли контрмер.

Для успешного наращивания сил над полем боя была создана особая группа «Меч», вооружённая «Яковлевыми», которая базировалась предельно близко к линии фронта. Самолёты этой группы всегда находились в полной боевой готовности и взлетали, когда требовалось решительным ударом очистить небо и сорвать операцию противника. Хорошо организованная, устойчивая связь обеспечивала точное по времени появление в воздухе группы «Меч».

В самый острый момент штурма последних оборонительных рубежей перед Будапештом противник перебросил сюда отборную группу асов «Удет». Это была отчаянная попытка немцев взять инициативу в воздушных боях над Венгрией в свои руки. Но карта, поставленная на асов, оказалась битой. После нескольких дней ожесточенных схваток немецкие асы вынуждены были перейти к оборонительной тактике и стали ввязываться в бой лишь при исключительно благоприятных обстоятельствах. Встречи наших летчиков с группой «Удет» не прошли бесследно. Обломки «Мессершмиттов» с коками, выкрашенными желтой краской, можно без особого труда обнаружить вблизи Будапешта.

Борьба за господство в воздухе на будапештском направлении порой выливалась в очень своеобразные формы. Противник то создавал «кулак» с намерением сразу добиться перелома, то старался действовать исподволь. Но все его замыслы сводились прежде всего к тому, чтобы заставить наших летчиков перейти к

оборонительной тактике. Каждой такой попытке противника мы противопоставляли свои приемы борьбы. Во-первых, это были хорошо разработанные удары по аэродромам противника, которые заставили немцев выделить значительные силы для прикрытия своих баз. Во-вторых, наращивание наших сил над полем боя происходило столь планомерно и точно, что исключалась возможность превосходства немецкой авиации.

Борьба за господство в воздухе над Венгрией явилась для нас своеобразным экзаменом по тактике и летному искусству. Результаты этого экзамена были весьма ощутительны для немцев. По самым скромным подсчетам, только за будапештскую операцию неприятель потерял в воздухе и на земле до 300 бомбардировщиков и истребителей.

Несмотря на огромные потери в боевой технике и живой силе, противник на центральном участке будапештского направления оказывал исключительно упорное сопротивление. Немецко-венгерское командование стянуло сюда все свои резервы и остатки дивизий, разбитых в долине между Тиссой и Дунаем. Все его внимание сосредоточилось только на этом участке фронта. Этим обстоятельством воспользовалось наше командование. Войска генерала Горшкова прорвали оборону противника на его левом фланге около северных отрогов Карпат. Стремительный натиск этой группы войск увенчался крупным оперативно-тактическим успехом. Войска 2-го Украинского фронта освободили ряд чехословацких населенных пунктов и соединились с войсками 4-го Украинского фронта.

После тактического окружения Будапешта бои перенеслись в черту города и приняли особенно ожесточенный характер. Наши солдаты дрались за каждый квартал, улицу, дом, лестничный пролет. Чтобы восполнить свои потери, противник стал использовать для участия в уличных боях городское население.

В то же время немецкое командование создало крупную оперативную группу (до трех дивизий), усиленную танками, и бросило ее в бой по магистрали Естергом — Будапешт с целью помочь окруженному гарнизону. Но неоднократные попытки немцев прорваться к городу успеха не имели.

Не дала результатов и другая крупная контратака, предпринятая противником с юго-запада, со стороны Секешфехервар.

На всех этапах боев по окружению и овладению Будапештом авиация явилась той силой, которая своим вмешательством меняла обстановку в пользу наших войск. Штурмовики оказали исключительно крепкую поддержку в отражении танковых контратак противника и в уличных боях за овладение городом.

Восточная часть города — Пешт занимает огромную площадь, застроенную множеством пяти- и семиэтажных зданий из железобетона. Превратить эти здания в оборонительные пункты и держать под огнем узкие улицы немцам не представляло особого труда. Каждый дом сам по себе являлся крепостью. Но и эти крепости не смогли устоять перед героическими солдатами-сталинградцами, штурмовавшими город, перед мощными ударами авиации, которая, по сути дела, участвовала в уличных боях.

Штурмовики здесь решали сложную и в высшей степени ответственную задачу. Линия боевого соприкосновения непрерывно изменялась, и объекты атак в большинстве случаев находились в ста — ста пятидесяти метрах от переднего края. Группы «Ильюшиных» были обязаны точно по времени выйти на цель и так же точно ее поразить. Малейшее промедление или оплошность могли привести к удару по своим. Такая обстановка потребовала особо тщательной организации взаимодействия, надежного целеуказания и устойчивой, многократно дублированной связи. С этой задачей успешно справились наши авиационные штабы. Безукоризненная работа штурмовиков получила высокую оценку наземного командования.

Успех штурмовиков прежде всего основывался на тактически правильном их применении в условиях большого города. Как правило, «Ильюшины» действовали мелкими группами, эшелонированно по времени. Этим достигались свобода маневра для каждого самолета над объектом, длительное и непрерывное воздействие на противника. Но все это стало возможным благодаря нашему полному господству в воздухе, которое позволило максимально приблизить аэродромы штурмовой и истребительной авиации к району боевых действий. Поэтому резко сократилось время, необходимое для появления авиации над объектом атаки, и увеличился срок ее пребывания над целью.

После очищения Пешта от войск противника начались бои в западной части города — Буде. И здесь немцы оказывали упорное сопротивление, которое шаг за шагом преодолевали наши войска.

В небе над будапештским «котлом» господствовала наша истребительная авиация. Гвардейцы генерала Подгорного создали плотный воздушный «щит», сквозь который не могли пробиться немецко-венгерские самолеты. Зона патрулирования над Будапештом охватывала собой и прилегающие аэродромы. Это обстоятельство давало возможность полностью отказываться от сопровождения штурмовиков.

Вся венгерская кампания и в особенности сражение за Будапешт свидетельствуют об исключительной роли штурмовой

авиации. Она в подлинном смысле этого слова явилась универсальным оружием и обеспечивала продвижение войск на всех этапах наступления. В блокировке узлов сопротивления, в борьбе за коммуникации, в уничтожении контратакующих танков противника «Ильюшины» играли ведущую роль. Умелое использование летно-тактических данных этого самолета позволило успешно применить его для уничтожения оперативных резервов неприятеля, а для поражения особо прочных целей вдвое увеличивать бомбовую загрузку.

Благодаря ряду особенностей штурмовой авиации, которая может успешно действовать как группами, так и парами, мы достигли непрерывности воздействия с воздуха на противника сравнительно небольшими силами даже в сложных метеорологических условиях. Между тем именно эти условия, как показал опыт, противник стремится использовать для скрытного передвижения и сосредоточения своих войск. Но штурмовики, широко развернув «свободную охоту», срывали и своевременно обнаруживали замыслы противника. Таким образом, в любой обстановке они неизменно оставались грозой для врага.

Во время венгерской кампании боевые действия авиации имели некоторые важные особенности. Прежде всего мы стремились максимально насытить авиацией оперативно важные направления. Обычно таких направлений бывало несколько. Степень насыщения авиацией каждого направления определялась его важностью, упорством противника, характером его обороны, возможностью аэродромного маневра. Вариант использования авиации строился так, чтобы можно было быстро переключить штурмовиков и истребителей на то направление, которое в ходе боев становилось особо важным.

Управление авиацией осуществлялось исключительно централизованным порядком, а связь — через широкую сеть авиационных представителей, постоянно находившихся в наземных соединениях. На направления главных ударов выезжала оперативная группа штаба авиационного соединения во главе со старшим начальником. Находясь все время на КП того командира, чьи войска осуществляли удар на главном направлении, старший авиационный начальник имел возможность четко управлять авиацией, своевременно наращивать силы над полем боя и полностью ориентироваться в наземной и воздушной обстановке.

Мы охарактеризовали в общих чертах тактические достижения авиации в венгерской кампании, благодаря которым лётчики с честью выполнили ряд чрезвычайно сложных и ответственных задач.

Взятие нашими войсками столицы Венгрии после полной ликвидации окруженной группировки нанесло противнику не только колоссальный урон в живой силе и технике. Гитлеровцы лишились крупнейшего промышленного центра. В городских промышленных районах работали на нужды немецкой армии огромные военные предприятия, производившие боеприпасы, вооружение и снаряжение. С военной точки зрения немецкое командование потеряло мощную крепость на важнейшей стратегической коммуникации, ведущей к югу Германии.

Таковы общие итоги будапештской операции, увенчавшей венгерскую кампанию наших войск, итоги девятого удара Красной Армии, осуществленного под руководством величайшего стратега нашего времени товарища Сталина.

«Сталинский сокол» № 14 от 17 февраля 1945 г.

notes

Примечания

1

Более подробный разбор действий нашей авиации в Крымской операции дается в статье того же автора в журнале «Вестник Воздушного Флота» № 10, 1944 г.